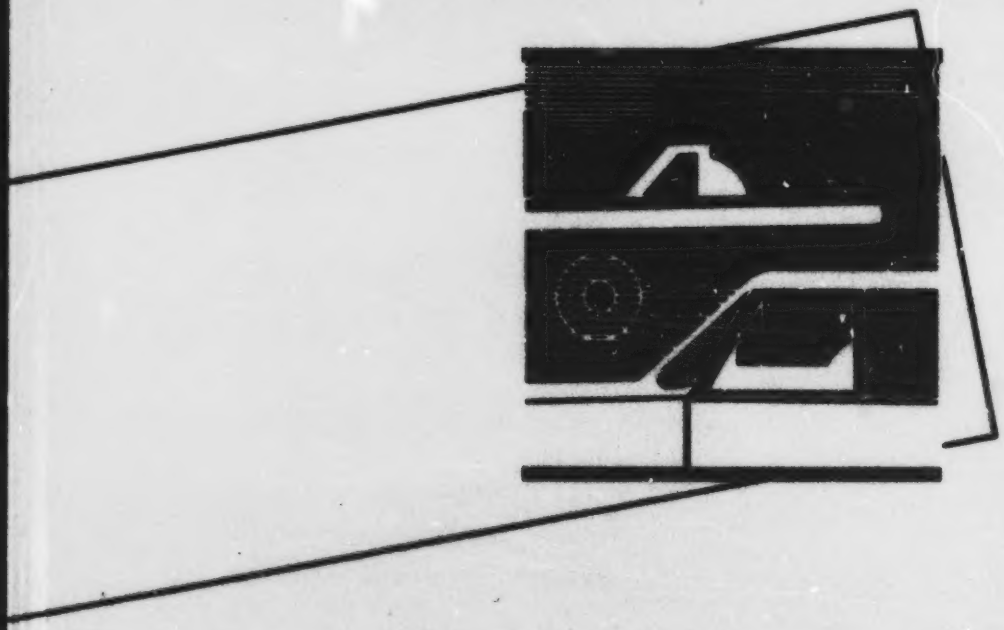
Rapport sur la tarification en assurance automobile 1984

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES



Québec

85-5453/

RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE 1984

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL
DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Edité au cours du premier trimestre 1985
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

ISBN 2-550-11855-3
ISSN 0226-5826

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES FINANCES
CABINET DU MINISTRE

QUÉBEC, mars 1985

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1984. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre,

YVES DUHAIME

Gouvernement
du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

QUÉBEC, mars 1985

Monsieur Yves Duhaime
Ministre des Finances
1025, rue St-Augustin
Édifice "C" - bureau 322
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le septième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIÈRES

		Page
Introduction		1
Chapitre 1	Le profil du secteur en 1984	
	1.1 La structure du marché	3
	1.2 La performance financière des assureurs	7
	1.3 Les centres d'estimations	9
Chapitre 2	Les données recueillies des assureurs	
	2.1 Les manuels de tarifs	11
	2.2 Les statistiques d'expérience	13
Chapitre 3	La classification des assurés	
	3.1 Les règles de classification	17
	3.2 L'influence des rabais	28
	3.3 L'évolution du système de classification	30
Chapitre 4	Les coûts de l'assurance automobile	
	4.1 Les sinistres	33
	4.2 Les frais d'exploitation des assureurs	45
	4.3 L'estimation des coûts des polices émises en 1984	48
Chapitre 5	Le niveau des primes en 1984	
	5.1 Les changements de tarifs en 1984	53
	5.2 Les primes payées par les assurés en 1984	63
	5.3 Les primes moyennes exigées et les différences entre assureurs	73

		Page
Chapitre 6	Le fondement de la tarification de 1984	
	6.1 Les voitures de tourisme	81
	6.2 Les véhicules utilitaires	91
Conclusion		97

Liste des annexes

1.	Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec	103
2.	Description des règles de classification	117
3.	Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés	135

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée au Québec en 1984 par les assureurs automobiles.

La tarification de 1984 a été analysée sous deux volets principaux. D'une part, les modifications apportées par les assureurs à leurs tarifs ont été étudiées; elles ont servi à établir le niveau des primes demandées aux assurés en 1984 et leur évolution depuis 1983. D'autre part, le fondement de la tarification a été évalué en comparant ce niveau de primes avec les coûts qu'engendreront les polices d'assurance automobile émises ou renouvelées en 1984; ces coûts ont été estimés à partir d'une appréciation et d'une projection des coûts observés dans le passé.

Les résultats de cette analyse sont consignés dans les trois derniers chapitres du présent rapport. Au préalable, nous ferons état, dans les trois premiers chapitres, de l'évolution du profil du marché de l'assurance automobile au Québec en 1984, des données recueillies des assureurs et de la classification des assurés qui joue un rôle important dans la tarification des assureurs.

Il convient finalement de rappeler que les résultats présentés dans ce rapport portent uniquement sur le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

CHAPITRE 1

LE PROFIL DU SECTEUR EN 1984

Avant d'aborder les éléments plus spécifiquement reliés à la tarification, il est opportun d'examiner l'évolution de certaines facettes du secteur privé de l'assurance automobile au Québec en 1984.

C'est ainsi que, dans ce premier chapitre, on analysera la structure du marché en fonction du nombre d'assureurs autorisés à pratiquer ce genre d'assurance et du partage de ce marché entre eux. On traitera ensuite de la performance financière des assureurs et des opérations des centres d'estimation des dommages aux automobiles.

1.1 LA STRUCTURE DU MARCHÉ

En 1984, 165 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs est fournie à l'annexe 1. Ces statistiques ne tiennent pas compte des assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Tel que l'illustre le tableau 1, ce nombre d'assureurs s'est accru de 18 par rapport à 1983, soit d'environ 12%. Dans les faits, 19 assureurs ont obtenu pour la première fois en 1984 un permis pour opérer en assurance automobile au Québec alors que le permis d'un assureur n'a pas été renouvelé.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1980	138	109
1981	137	108
1982	137	106
1983	147	107
1984	165	114

Par ailleurs, le nombre d'assureurs ayant effectivement exercé une activité en 1984 fut de 114 ce qui représente une hausse de sept assureurs par rapport à 1983, soit d'environ 7%. Dans les faits, dix assureurs ont exercé une activité pour la première fois en 1984 alors que trois autres ont cessé leurs opérations.

Ce plus grand nombre d'assureurs ayant pratiqué en 1984 n'a tout de même pas empêché de croître la proportion d'assureurs qui n'exercent aucune activité malgré qu'ils y soient autorisés; celle-ci est passée de 27% en 1983 à 31% en 1984.

L'augmentation du nombre d'assureurs automobiles en 1984 est en grande partie attribuable à la poursuite du phénomène d'entrée dans le marché des sociétés mutuelles d'assurance-incendie; parmi les nouveaux assureurs autorisés à exercer en 1984, on dénombre treize de ces sociétés. C'est en 1983 que de telles sociétés de constitution québécoise furent autorisées pour la première fois à émettre des polices d'assurance automobile.

Cette arrivée dans le marché des sociétés mutuelles a contribué à hausser en 1984 le nombre d'assureurs à charte du Québec y faisant affaires. Par contre, et tel que le révèle le tableau 2, les assureurs de charte canadienne ou étrangère continuent à être fortement représentés dans ce marché.

TABLEAU 2

DISTRIBUTION DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC
SELON LE TYPE DE CHARTE

Type de charte	Nombre d'assureurs 1983	1984	Δ
- Québécoise	23	36	+ 13
- Autre province	6	6	-
- Canadienne	60	64	+ 4
- Étrangère	58	59	+ 1

Le nombre d'assureurs automobiles au Québec a donc augmenté en 1984. Cette situation a contribué à accroître l'offre d'assurance automobile qui était déjà suffisante pour absorber la demande des consommateurs.

Cette abondance de l'offre devient encore plus évidente lorsqu'on examine le partage du marché entre les assureurs qui y font affaires. Tel que l'illustre le tableau 3 faisant état des parts de marché des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec, le marché privé de l'assurance automobile est largement dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs.

TABLEAU 3

PART DE MARCHÉ DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS
(OU GROUPES D'ASSUREURS) AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou de groupes d'assureurs)	Part de marché %
1	11
3	25
5	35
10	51
15	63

Les données du tableau 3, établies en fonction du volume de primes souscrites en 1983, montrent que quinze assureurs ou groupes d'assureurs recueillent environ les deux tiers du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Par groupe d'assureurs, on entend le regroupement d'assureurs et de leurs filiales ou d'assureurs sous gestion commune. Dans les faits, les quinze assureurs ou groupes d'assureurs illustrés au tableau 3 représentent 29 assureurs sur la centaine exerçant une activité, soit environ 25%.

On voit donc que non seulement une proportion élevée d'assureurs n'exercent aucune activité malgré qu'ils y soient autorisés mais aussi que la majorité de ceux qui le font se partagent une faible part du marché.

Cette forte concentration de l'offre n'est aucunement indicatrice d'un marché monopolisé; au contraire, la compétition entre les assureurs y est toujours très forte. C'est ainsi que lorsqu'on examine plus à fonds la part de marché de chacun des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs, on constate chaque année des variations significatives. En 1983, par exemple, douze des quinze assureurs dont fait état le tableau 3 ont

occupé une position dans le marché différente de celle qu'ils occupaient en 1982. Nul doute que les chiffres de 1984, qui seront connus sous peu, révèleront le même phénomène puisque les assureurs importants se font concurrence.

1.2 LA PERFORMANCE FINANCIÈRE DES ASSUREURS

Avant d'analyser la tarification des assureurs, il est toujours utile de souligner certains éléments du contexte financier dans lequel ils oeuvrent. A cet égard, la performance financière ou rentabilité des assureurs est un élément fondamental qui non seulement est le reflet de leurs pratiques mais les influence aussi sans aucun doute.

Les assureurs qui font affaires en assurance automobile au Québec ne limitent pas leurs activités à ce seul marché; ils oeuvrent dans le marché plus vaste des assurances générales et, pour la majorité, ils exercent à travers le Canada. C'est donc sur l'ensemble de ces opérations que s'établit la performance financière des assureurs révélée dans les états financiers qu'ils doivent déposer chaque année auprès de l'Inspecteur général des institutions financières.

Lorsque l'année 1984 débuta, les assureurs faisant affaires en assurances générales au Québec venaient de connaître une très bonne année en 1983 sur le plan financier. Les compagnies d'assurances générales à charte du Québec avaient réalisé des profits d'exploitation de 1,3 M$ en 1983 comparativement à des pertes de 11,2 M$ en 1982 ce qui leur avait permis de hausser de 20% leurs bénéfices nets d'opérations qui se sont chiffrés à 39,0 M$. Quant aux autres compagnies d'assurances générales exerçant au Québec, elles avaient également accru leurs bénéfices nets (de 357 M$ en 1982 à 463 M$ en 1983) suite à une régression dans leurs pertes d'exploitation qui demeurèrent toutefois importantes.

La performance exceptionnelle des compagnies de charte du Québec, ainsi que celle de d'autres compagnies dont les activités sont concentrées au Québec, étaient indicatrices de la bonne rentabilité du marché québécois des assurances générales dont l'assainissement avait débuté en 1981.

C'est ainsi qu'en 1983, les primes d'assurances générales souscrites au Québec n'ont pas régressé malgré les ajustements à la baisse dans les tarifs alors que le niveau des sinistres a peu varié. Pour l'assurance automobile, les primes ont chuté de 3% en 1983 et les sinistres ont augmenté de 0,4%, ce qui a permis de maintenir un rapport des sinistres aux primes d'environ 56% en 1983 au Québec comparativement à un niveau de 72% pour l'ensemble du Canada.

Au moment de la rédaction de ce rapport, les statistiques correspondantes de l'année 1984 ne sont pas encore disponibles. Toutefois, à la lumière des résultats des compagnies d'assurances générales faisant affaires au Canada pour les trois premiers trimestres de 1984, on peut aisément anticiper que la rentabilité se sera détériorée en 1984.

Ces résultats, qui portent sur les affaires canadiennes, montrent une hausse importante des pertes d'exploitation des compagnies qui se sont chiffrées à 467 M$ au cours des neuf premiers mois de 1984. Si cette tendance s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année, on peut anticiper des pertes d'au moins 800 M$ en 1984, soit le double de celles de 1983. C'est ainsi qu'avec l'apport de leurs revenus de placements, ces compagnies continueront de réaliser des bénéfices en 1984 mais ils seront inférieurs à ceux de 1983.

Ces statistiques sont révélatrices et nul doute qu'on doit s'attendre à ce que la performance financière en 1984 des assureurs qui font affaires en assurances générales au Québec soit moins bonne qu'en 1983.

Le marché québécois des assurances générales, incluant celui de l'assurance automobile, aura contribué à cette détérioration puisqu'en 1984, les primes y auront été en baisse et les sinistres en hausse. Toutefois, on ne peut statuer sur sa performance en 1984 à partir des résultats des affaires canadiennes mentionnés précédemment puisque ce marché diffère, sous plusieurs aspects, de celui du reste du Canada.

On sera à même de mieux apprécier cette situation lorsque seront analysés les états financiers des assureurs pour l'année 1984 déposés à la fin de février 1985.

1.3 LES CENTRES D'ESTIMATION

En 1984, le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) a agréé trois nouveaux centres d'estimation des dommages aux automobiles accidentées. C'est ainsi qu'en mars 1984, un centre a débuté ses opérations dans la ville de Rimouski alors que deux autres le firent en décembre 1984 dans les villes de St-Jérôme et de Valleyfield. Ces ajouts portent à 24 le nombre de centres agréés par le G.A.A. dans les principales villes ou régions du Québec.

Les opérations de ces centres au cours de l'année 1984 furent caractérisées par une croissance de l'achalandage alors que plus de 156 000 estimations y furent effectuées comparativement à environ 135 000 en 1983; il s'agit là d'une augmentation de plus de 15%.

Cette situation s'explique, bien sûr, en grande partie par la hausse des accidents d'automobiles au Québec en 1984 et aussi par la venue de nouveaux centres. De plus, et selon les indications reçues du G.A.A., elle serait également le reflet d'une meilleure utilisation des centres par les assureurs en 1984, ce qui semble être corroboré par les statistiques mentionnées précédemment si l'on considère que la hausse des accidents fut de l'ordre de 10% et que les nouveaux centres ont compté pour peu dans la hausse des estimations en 1984.

Cette plus grande utilisation des centres par les assureurs est réjouissante. On se souviendra qu'à la fin de 1982, l'Inspecteur général des institutions financières pressa le G.A.A. de voir à ce que ses membres respectent l'obligation que leur fait la Loi sur l'assurance automobile de recourir aux centres à toutes les fois que la chose est possible; on observait alors un taux peu satisfaisant d'utilisation des centres par les assureurs.

On voit donc que les interventions du G.A.A. ont continué de porter fruits en 1984 et il est à souhaiter que cette situation continue. A cet égard, les efforts devront être particulièrement dirigés vers un petit nombre d'assureurs qui apparamment continuent à démontrer une nette insouciance face à l'obligation que leur a imposée le législateur. Le G.A.A. devra donc maintenir sa vigilance et redoubler d'ardeur puisqu'il serait malheureux qu'à cause d'un petit nombre d'assureurs, le législateur soit forcé d'intervenir.

CHAPITRE 2

LES DONNÉES RECUEILLIES DES ASSUREURS

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre à l'Inspecteur général des institutions financières leurs manuels de tarifs et les modifications qu'ils y apportent ainsi que les données statistiques de leur expérience en assurance automobile au Québec.

C'est à partir de cette information que s'effectue l'analyse des pratiques de tarification des assureurs. Dans ce second chapitre, on fera état des données ainsi recueillies en 1984.

2.1 LES MANUELS DE TARIFS

Tel que prescrit par l'article 180 de la Loi, les assureurs doivent soumettre, dans les dix jours, à l'Inspecteur général tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en usage. Comme on le verra plus loin, les modifications soumises par les assureurs en 1984 ont été nombreuses.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1984 est effectuée à partir des manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre 1984 et, par conséquent, des modifications apportées à ces manuels jusqu'à cette date en 1984. Cette façon de procéder est nécessaire pour bénéficier d'une période suffisante pour effectuer l'analyse.

Au 1er novembre 1984, les 114 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec utilisaient 72 manuels de tarifs; certains assureurs n'ont pas de manuel puisqu'ils se spécialisent uniquement dans les flottes de véhicules tarifées selon leur propre expérience, alors que d'autres assureurs sont regroupés et utilisent des tarifs communs.

C'est donc dire que 72 assureurs ou groupes d'assureurs avaient déposé un manuel de tarifs auprès de l'Inspecteur général. Les manuels de 60 de ces assureurs comportaient des tarifs pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires; ceux de huit assureurs ne portaient que sur les voitures de tourisme alors que deux assureurs n'avaient des tarifs que pour les véhicules utilitaires. Enfin, deux assureurs souscrivant seulement de l'assurance de taxis ou motos avaient des manuels spécifiques à ces véhicules.

Comme on l'a mentionné précédemment, les modifications apportées à ces manuels de tarifs en 1984 ont été nombreuses; en fait, seulement 12 des 72 manuels en usage sont demeurés inchangés en 1984. Tout comme en 1983, cette situation est surtout le reflet des changements apportés à la tarification des voitures de tourisme; pour ces voitures, 57 assureurs ou groupes d'assureurs ont modifié leurs tarifs en 1984. Pour les véhicules utilitaires, les modifications furent beaucoup moins nombreuses alors que seulement 26 assureurs changeaient leurs tarifs en 1984.

Pour les voitures de tourisme, non seulement la majorité des assureurs ont-ils modifié leurs tarifs mais aussi plusieurs l'on fait fréquemment en 1984. C'est ainsi qu'au cours des dix premiers mois de l'année, 30 assureurs ont changé leurs tarifs plus d'une fois comparativement à 36 en 1983. Dans les faits, 27 assureurs ont modifié leurs tarifs une fois, 16 l'ont fait deux fois, 6 l'ont fait trois fois et 8 l'on fait quatre fois. Au total, cela représente donc 109 modifications qui furent soumises à l'Inspecteur général de janvier à novembre 1984.

Comme on le verra au chapitre 5, toutes ces modifications, sauf quelques rares exceptions, ont été dans le sens d'une réduction des tarifs. Tout comme ils l'avaient fait en 1983, les assureurs, dans la révision de leur tarification, ont privilégié l'utilisation des rabais; cette approche leur permet de réagir plus facilement et promptement aux conditions du marché et de façon plus sélective pour certaines clientèles- cibles.

On voit donc que l'année 1984 aura été, en matière de révision des tarifs, tout aussi fébrile que 1983; les modifications apportées par les assureurs ont été nombreuses et fréquentes. On doit voir là l'effet de la compétition intense qui caractérise le marché de l'assurance automobile au Québec; les assureurs se surveillent et dès que certains leaders bougent, les autres suivent.

Enfin, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. Comme en 1983, on a observé en 1984 une augmentation du nombre de personnes qui les ont consultés; la moyenne des consultations en 1984 fut de 3 à 4 par mois avec une tendance à la hausse dans les derniers mois de l'année. Ceux qui consultent les manuels demeurent des gens qui, pour la plupart, oeuvrent dans le milieu de l'assurance automobile, possédant donc une certaine connaissance du domaine.

2.2 LES STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE

Tel que prescrit par l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, chaque assureur doit déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et en la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

L'application de cette disposition de la loi se fait depuis 1981 par l'entremise du Plan statistique du Québec qui fut mis sur place pour recueillir les données des assureurs en matière de sinistres et de frais d'exploitation.

Ce plan est administré par l'Agence statistique du Groupement des assureurs automobiles conformément au mandat que lui confie l'Inspecteur général. L'agence est ainsi responsable de la cueillette des données de chaque assureur, du contrôle de leur qualité ainsi que de la production des rapports qui en découlent. La cueillette et le traitement se font par

l'intermédiaire du Centre de traitement du Bureau d'assurance du Canada (B.A.C.) avec lequel l'agence a une entente de services. Les données recueillies servent également au B.A.C. qui publie l'expérience québécoise sur une base d'année d'assurance dans son "Rapport statistique sur l'assurance automobile" (Livre Vert).

En 1984, l'agence a transmis, dans les délais prévus, à l'Inspecteur général les rapports sur les données recueillies en 1983 et au cours de la première moitié de l'année 1984. C'est ainsi que les statistiques sur les primes et sinistres de 1983 pour chaque assureur et pour l'ensemble des assureurs ont été soumises en avril 1984 alors que celles sur les frais d'exploitation l'ont été en août 1984; enfin, à la fin de 1984, les statistiques sur les primes et sinistres du premier semestre de l'année ont été rendues disponibles.

Pour la première fois en 1984, l'agence a publié un recueil de ces statistiques compilées depuis 1981 sur l'expérience de l'ensemble des assureurs automobiles au Québec. Ce recueil intitulé "Rapport statistique sur l'assurance automobile - Québec - 1983" sera mis à jour à chaque année et deviendra une source importante de renseignements pour les assureurs et le public rencontrant ainsi l'un des objectifs visés par l'implantation du Plan statistique du Québec.

Les données du Plan statistique ont été utilisées dans notre analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1984. C'est ainsi que dans notre évaluation des coûts rattachés à cette tarification, les statistiques sur les frais d'exploitation de 1983 ont servi de base de projection. Pour les sinistres, on a continué à utiliser comme base de projection les statistiques sur base d'année d'assurance publiées par le B.A.C.; toutefois, les données du plan sur une base d'année de survenance ont été très utiles dans l'appréciation de l'expérience récente et dans la fixation de nos hypothèses de projection des coûts ainsi que pour ajuster les statistiques publiées par le B.A.C.

On voit donc que le Plan statistique du Québec a acquis une certaine maturité; les statistiques recueillies sont plus complètes, plus fiables et portent sur une période assez longue pour qu'on puisse y accorder une certaine crédibilité. Bientôt il deviendra l'unique base du processus d'analyse de la tarification pratiquée au Québec en assurance automobile.

C'est pourquoi il est toujours important de continuer à mettre les efforts sur une validation serrée des données qui sont recueillies tout autant qu'il sera nécessaire de compléter ou ajuster cette information sur l'expérience des assureurs si la situation le requiert.

A cet égard, on doit souligner que l'Inspecteur général a approuvé en 1984 une modification au Plan statistique qui aura pour effet de porter de onze à vingt le nombre de territoires pour lesquels des statistiques sont compilées séparément. Cette modification, qui entrera en vigueur en 1985, a été proposée par le Groupement des assureurs automobiles et elle est le reflet des pratiques des assureurs qui ont de plus en plus tendance à accroître le nombre de territoires dans leur tarification.

Dans la même veine, le G.A.A. s'apprête à soumettre à l'Inspecteur général une proposition sur la façon de regrouper les statistiques recueillies sur les sinistres par véhicule. Cette proposition sera étudiée en 1985 et, si elle est acceptée, elle entraînera fort probablement la production de tableaux statistiques plus élaborés sur l'expérience de sinistres des différents types de véhicules.

CHAPITRE 3

LA CLASSIFICATION DES ASSURÉS

La classification que les assureurs font de leurs assurés est un élément fondamental de la tarification en assurance automobile. Dépendant de l'appréciation qu'on fait du risque qu'il représente, un assuré se voit attribuer un classement qui détermine la prime qu'il devra payer.

Le système de classification présentement en usage chez les assureurs donne lieu à une foule de possibilités de classements des assurés et à des différences significatives dans les primes qui en résultent. Il est donc important que les assurés connaissent ce système ainsi que les critères à partir desquels il fonctionne.

Dans ce troisième chapitre, on rappellera donc les principes de base du fonctionnement des règles de classification utilisées par les assureurs tout en faisant ressortir les changements qu'on y a observés en 1984. Nous ferons état, par la suite, de l'influence de plus en plus importante qu'ont les politiques de rabais des assureurs sur le fonctionnement de ces règles. Enfin, nous conclurons en faisant le point sur l'évolution du système de classification au cours des dernières années.

3.1 LES RÈGLES DE CLASSIFICATION

Le système actuel de classification des risques en assurance automobile vise, comme principe de base, à apprécier le risque que représente un assuré en fonction de quatre variables : le type de véhicule assuré, le territoire où il est habituellement conduit, le genre de conducteur et son dossier d'accidents.

C'est ainsi que, pour l'assurance des voitures de tourisme, un assuré se voit assigner un territoire de tarification, une classe de conducteur et un dossier de conduite alors qu'on assigne à son véhicule un des groupes de tarification des véhicules. Pour les véhicules utilitaires, il n'y a pas de classes de conducteurs et on tient plutôt compte de la catégorie du véhicule selon son utilisation et son poids.

Pour chacune de ces variables, les assureurs établissent des classes ou regroupements à partir de caractéristiques ou critères qu'ils jugent appropriés à l'évaluation du risque. Ce sont ces critères qui déterminent les règles de classification des risques.

Voyons donc sommairement quelles sont les règles utilisées par les assureurs pour chacune des variables du système de classification et les modifications qui y furent apportées en 1984. Une description plus détaillée et plus technique en est fournie à l'annexe 2.

Territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Il ne semble pas y avoir un critère précis autre que géographique à la base de cette délimitation sauf qu'on vise ainsi à regrouper un ensemble de villes ou régions qu'on présume représentatives d'un environnement particulier de facteurs tels que la densité de population, la topographie et le système routier.

Jusqu'à récemment, les assureurs faisaient appel à huit territoires de tarification qui s'apparentaient aux régions administratives du Québec; des statistiques d'expérience étaient recueillies pour chacun des territoires en vertu du Plan statistique. En fait, le plan recueillait des données pour onze territoires statistiques puisque trois des territoires de tarification étaient subdivisés chacun en deux zones statistiques; par contre, ces subdivisions n'étaient reconnues dans la tarification que par très peu d'assureurs.

Depuis 1982, la situation a été complètement bouleversée; les assureurs se sont mis à reconnaître dans leur tarification un plus grand nombre de territoires en subdivisant les territoires jusqu'alors en usage. Cette réforme qui s'était amorcée lentement en 1982 s'est fait particulièrement sentir en 1983 alors que des modifications avaient été apportées par beaucoup d'assureurs. Cette tendance s'est poursuivie en 1984 de sorte que maintenant la majorité des assureurs subdivisent quatre des anciens territoires de tarification.

Ces assureurs reconnaissent aujourd'hui comme territoires différents les subdivisions statistiques qui ont été faites des trois territoires auxquels nous avons référés auparavant. C'est ainsi que la majorité des assureurs subdivisent maintenant en deux territoires (territoires 4 et 9 de l'annexe 2) le territoire qui regroupait anciennement les Cantons de l'Est et une grande partie de la rive-sud du St-Laurent entre Québec et Montréal. Ils ont également scindé en deux le vaste territoire qui s'étendait tout le long de la rive-sud du St-Laurent à partir de la Beauce jusqu'à la Gaspésie (territoires 6 et 10 de l'annexe 2) et enfin, ils reconnaissent maintenant de façon différente les régions du Saguenay - Lac-St-Jean et de l'Abitibi - Témiscamingue (territoires 7 et 11 de l'annexe 2).

La subdivision de ces territoires par les assureurs a été effectuée de façon assez uniforme pour nous permettre d'en tenir compte dans notre analyse du niveau des primes au chapitre 5 et du fondement de la tarification au chapitre 6; nous avons utilisé onze territoires de tarification comparativement à huit au cours des années antérieures.

Par ailleurs, la grande région métropolitaine de Montréal (territoire 1 de l'annexe 2) a été celle où les assureurs ont été les plus actifs en matière de subdivision des territoires; en 1984, plus des trois-quarts des assureurs y faisant affaires utilisaient dans leur tarification plus d'un territoire pour cette région. Par contre, les pratiques des assureurs à cet égard ne sont pas encore très uniformes tant dans les subdivisions effectuées que dans les zones reconnues; en fait, 22 assureurs utilisaient en 1984 deux territoires pour cette région, 17 en utilisaient trois, 6 en

utilisaient quatre, deux en utilisaient cinq alors qu'un assureur reconnaissait jusqu'à six territoires différents.

C'est pourquoi il ne nous a pas été possible de tenir compte de ces subdivisions dans notre analyse de la tarification et qu'il nous a fallu continuer de référer à l'ancien territoire 1 portant sur l'ensemble de la région de Montréal. Avec le temps, il est probable que les pratiques des assureurs dans le découpage de cette région tendront à s'uniformiser et, à cet effet, les modifications apportées en 1985 au Plan statistique seront utiles; un bon nombre des nouveaux territoires statistiques qui y ont été ajoutés portent sur la région de Montréal.

Enfin, certains assureurs subdivisent le territoire de la région de Québec (territoire 2 de l'annexe 2) mais il s'agit encore d'une minorité puisque moins du tiers des assureurs le faisait en 1984. Quant aux territoires de la région de Hull et des Iles-de-la-Madeleine (territoires 3 et 8 de l'annexe 2), aucun asureur ne les subdivisait en 1984, ce qui est normal étant donné le peu d'assurés qu'on y retrouve.

La réforme des territoires de tarification est donc bien engagée et elle se précisera davantage au cours des prochaines années. Elle était inévitable puisque les anciens territoires avaient été définis depuis fort longtemps et ne collaient plus aux réalités socio-économiques d'aujourd'hui. Ils englobaient un ensemble de villes ou régions limitrophes qui, d'un point de vue d'exposition au risque d'accidents, peuvent montrer des différences significatives particulièrement dans les régions à forte densité de population.

Classes de conducteurs

La grande majorité (plus de 80%) des assureurs réfèrent dans leur tarification à 14 classes de conducteurs; ces classes sont définies à l'annexe 2. Il n'y a pas eu sur cet aspect de la classification beaucoup de changements au cours des dernières années et il en fut de même en 1984. Il s'agit des mêmes classes sur lesquelles le Plan statistique recueille des données.

Lorsqu'on analyse ces classes, on s'aperçoit que les critères de base à leur détermination sont surtour l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil du conducteur.

C'est ainsi que pour les hommes célibataires, les assureurs utilisent six classes basées sur l'âge à savoir les moins de 19 ans, les 19 et 20 ans, les 21 et 22 ans, les 23 et 24 ans, les 25 à 29 ans et les 30 ans et plus. Pour les hommes mariés, la démarcation est moins prononcée alors qu'on réfère à trois groupes d'âges dans la classification soient les moins de 21 ans, les 21 à 24 ans et les 25 ans et plus. Quant aux femmes, leur classification est établie indépendamment de leur statut civil et les groupes d'âges utilisés sont identiques à ceux des hommes mariés.

Au delà de 30 ans pour les hommes célibataires et de 25 ans pour les hommes mariés et les femmes, il n'y a donc plus de démarcation dans les classes; tous ces conducteurs ou conductrices font alors partie des classes sélectes, soient celles où les niveaux de primes sont les plus bas (classes 1, 2 et 3 de l'annexe 2).

Avant d'atteindre ces classes, les jeunes assurés auront eu à passer par un certain nombre de classes et auront payé des niveaux de primes qui varieront selon qu'ils sont des femmes ou des hommes et, dans ce dernier cas, selon qu'ils se soient mariés en cours de route. Règle générale pour ces classes, plus les conducteurs ou conductrices sont jeunes, plus les primes sont élevées, les primes des hommes mariés sont moins élevées que celles des célibataires et les primes chargées aux femmes sont inférieures à celles chargées aux hommes, mariés ou non. A titre indicatif, le tableau 11 du chapitre 5 compare le niveau moyen des primes chargées par les assureurs pour les différentes classes de conducteurs.

Les autres éléments dont tiennent compte les assureurs sont le kilométrage parcouru (plus ou moins 16 000 km par an) et le fait d'utiliser ou non le véhicule pour aller au travail; ces critères servent de démarcation aux classes 1, 2 et 3 auxquelles nous avons référées précédemment. Enfin,

le système comprend une classe pour les conducteurs se servant de leur véhicule pour affaires et une autre pour les jeunes conducteurs occasionnels.

Les classes que nous venons de décrire sont celles que les assureurs affirment utiliser spécifiquement dans leur tarification et qu'on retrouve dans leurs manuels de tarifs. Par contre, et comme on le verra dans la deuxième section de ce chapitre, certaines politiques de rabais adoptés depuis 1983 par les assureurs, établies en fonction de l'âge ou du sexe de l'assuré, ont eu comme effet en pratique d'accroître indirectement le nombre de classes de conducteurs reconnus dans la tarification. C'est ainsi que par le biais de ces rabais, les assureurs ont extentionné la démarcation dans les classes selon l'âge au-delà des limites de 25 ou 30 ans mentionnées précédemment, contribuant ainsi à segmenter davantage les classes 1, 2 et 3.

Enfin, il existe toujours un petit nombre d'assureurs qui ont des classes de conducteurs présentant des différences par rapport à celles que nous venons d'analyser. C'est ainsi, par exemple, que certains assureurs ont défini carrément des classes additionnelles en fonction de l'âge, qu'un assureur tient compte de façon beaucoup plus détaillée du kilométrage parcouru pour aller au travail et qu'un autre assureur a créé une classe spéciale pour les assurés de la région de Montréal qui prennent leurs véhicules pour aller au travail mais le laissent à une station de métro ou d'autobus plutôt que d'entrer au centre-ville.

Le système de classification des conducteurs demeure donc toujours axé de façon prédominante sur l'âge, le sexe et l'état civil de l'assuré. Il s'agit là d'éléments qui prêtent facilement flanc à la critique dans notre monde actuel d'égalité et de droits et libertés. Cela est particulièrement le cas des critères de sexe et d'état civil qui reflètent peu les réalités socio-économiques d'aujourd'hui.

Ces critères ne sont pas directement reliés ou associables au risque assuré et leur utilisation dans la classification a pour effet de créer des classes peu homogènes qui n'assurent pas nécessairement la meilleure équité.

Quant au critère d'âge, il peut être plus facilement associable au risque assuré en ce sens qu'il reflète aussi l'expérience de conduite des assurés mais son utilisation a surtout comme base de refléter des comportements et habitudes différents chez les jeunes.

On peut avancer, et avec raison, que les statistiques d'expérience recueillies au fil des ans ont montré des différences significatives dans les fréquence d'accidents selon qu'un conducteur est plus ou moins jeune. On peut aussi affirmer que l'utilisation de l'âge comme critère de classification n'est pas discriminatoire puisqu'il s'applique uniformément à chacun au cours d'une vie.

Par contre, cela n'implique pas obligatoirement que la classification actuelle selon l'âge du conducteur assure une homogénéité suffisante des classes nécessaire à l'équité. En fait, les jeunes conducteurs n'ont pas tous les mêmes comportements ou habitudes; également, les comportements et l'expérience de conduite de certains conducteurs plus adultes ne sont pas nécessairement différents de ceux des jeunes. Enfin, au facteur "maturité et expérience" qu'on tend à associer aux personnes plus âgées, on peut y apposer celui de la dextérité qui s'amenuise avec l'âge.

En somme, le système de classification des conducteurs demeurera critiquable tant qu'il ne fera pas plus appel à des critères plus directement relié au risque assuré et aux comportements des automobilistes tels que le nombre d'années de détention d'un permis de conduire, le kilométrage parcouru annuellement et les infractions au code de la route. De plus, en accordant plus de poids dans la classification au dossier de conduite et au véhicule, on contribuera à diminuer l'importance actuelle de l'âge et du sexe dans la classification.

Un tel changement est complexe et ne peut s'opérer facilement mais c'est ce vers quoi les assureurs doivent tendre s'ils veulent éviter les critiques de leur système actuel de classification.

Dossiers de conduite

Le dossier de conduite, comme son nom l'indique, est utilisé dans la classification pour refléter l'expérience du conducteur en matière d'accidents.

La majorité des assureurs référaient en 1984 à cinq dossiers, soient les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Au cours des dernières années, un nombre de plus en plus important d'assureurs ont ajouté à cette classification traditionnellement en usage en considérant également des dossiers de 4 et 6 ans sans accident; cette tendance s'est poursuivie en 1984. D'ailleurs, le Plan statistique du Québec recueille depuis l'an dernier l'expérience des assureurs sur ces nouveaux dossiers.

A titre indicatif, le tableau 12 du chapitre 5 compare le niveau moyen des primes chargées par les assureurs pour les différents dossiers de conduite.

Le fonctionnement du système de dossiers de conduite n'est pas toutefois aussi simple qu'il peut en avoir l'air. Les conditions qui le gouvernent sont variées comme on peut le voir à l'annexe 2 et il y a peu d'uniformité dans la façon dont les assureurs l'administrent.

C'est ainsi que le traitement qu'on accordera à un assuré, advenant qu'il soit responsable d'un accident, variera selon l'assureur. Certains assureurs, pour les meilleurs dossiers, ne tiendront pas compte d'un premier accident alors que d'autres le feront en déclassant partiellement ou totalement l'assuré. Pour de moins bons dossiers, la survenance d'un accident n'entraînera pas un tel pardon par les assureurs.

On constate de plus que certains assureurs accordent des rabais additionnels à leurs assurés qui n'ont fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. Dans le régime actuel d'indemnisation directe des assurés, cela équivaut également à tenir compte d'accidents pour lesquels un assuré n'a pas été trouvé responsable.

Enfin, il est à noter que la majorité des assureurs accordent un dossier de trois ans sans accident à tout nouveau conducteur ayant suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée. Comme ces cours sont maintenant obligatoires à l'obtention d'un premier permis de conduire, c'est donc dire que cette classification s'applique à tout nouveau détenteur d'un permis s'assurant pour la première fois.

L'utilisation du dossier de conduite dans la classification est très valable puisqu'il vise à tenir compte d'un critère, l'expérience d'accidents, directement relié au risque assuré. Par contre, on ne peut pas dire que les pratiques actuelles des assureurs contribuent à une classification homogène reflétant exactement l'expérience d'accidents des assurés.

Un élément important contribuant également à ce manque d'homogénéité est le peu de rigueur dont font preuve les assureurs dans l'administration du système. Au départ, la classification d'un nouvel assuré se fait à partir des informations divulguées par celui-ci et beaucoup d'assureurs ne se préoccupent pas d'en vérifier la véracité.

On note toujours d'ailleurs que la très grande majorité des assurés québécois sont classés selon un dossier d'au moins cinq ans sans accident ce qui, mathématiquement, est incompatible avec la réalité statistique d'accidents.

Il est donc à souhaiter que les assureurs mettront en place les mécanismes appropriés de contrôle qui permettront de redonner à ce critère de classification sa vraie signification.

Groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicule que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent dans des classes la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le nombre de groupes ainsi établis n'est pas uniforme chez tous les assureurs mais on constate que la très grande majorité d'entre eux réfèrent à au moins douze groupes et que certains en utilisent jusqu'à une quinzaine.

Plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus il est considéré comme un risque élevé et plus la prime l'est aussi. A titre indicatif, le tableau 13 du chapitre 5 compare le niveau moyen des primes chargées par les assureurs pour les principaux groupes de véhicules; pour chacun des groupes, des exemples de véhicules sont aussi donnés.

Jusqu'à 1982, le seul critère utilisé par les assureurs pour effectuer le classement d'un véhicule était la valeur du véhicule, soit son prix à l'achat et sa valeur dépréciée par la suite. C'est ainsi qu'on attribuait un groupe à un nouveau véhicule et qu'avec les années ce groupe diminuait.

Depuis 1982, et suite à l'initiative en la matière prise par le Groupement technique des assureurs (G.T.A.), cette façon de faire a été modifiée de sorte que tous les assureurs tiennent maintenant compte, dans la classification des véhicules, de l'expérience de sinistres propre à chaque type de véhicule en plus de sa valeur.

Il s'agit là d'un changement judicieux puisque l'ancienne façon de classer les véhicules tenait peu compte d'éléments importants qui ne sont pas nécessairement reliés à la valeur d'un véhicule mais qui influencent beaucoup le coût des sinistres. Ces éléments sont la fréquence de sinistres particulière à un véhicule, la plus ou moins grande fragilité du véhicule, la facilité de réparation ainsi que le prix des pièces de remplacement.

Par ailleurs, et comme nous l'avons analysé dans notre rapport de l'an dernier, cette réforme dans la classification des véhicules en est encore à ses débuts. La reclassification des véhicules en fonction de l'expérience de sinistres est encore très partielle et n'a pas changé de façon importante l'ancienne structure fondée sur la valeur du véhicule.

C'est ainsi que pour la majorité des assureurs, elle ne s'applique qu'aux véhicules fabriqués depuis 1982 de sorte que pour un bon nombre de véhicules, le groupe demeure établi uniquement en fonction de leur valeur.

L'analyse du nouveau système avait également fait ressortir que les assureurs avaient procédé avec beaucoup de modération dans le reclassement des véhicules et que l'expérience de sinistres de certains véhicules justifierait que le groupe qui leur est attribué soit beaucoup plus bas ou plus élevé.

Il existait donc des écarts importants dans l'expérience de sinistres de véhicules faisant partie d'un même groupe contribuant ainsi à entraver l'équité de la nouvelle classification qui était peu homogène.

Enfin, on notait que la classification des véhicules avait encore peu d'importance dans la tarification de la garantie de responsabilité civile et que le fait de classer les véhicules pour la garantie d'accident sans collision ni versement de la même façon qu'en collision était particulièrement inéquitable.

En 1984, on n'a pas observé de modifications d'importance dans la classification des véhicules par les assureurs qui soient susceptibles de changer sensiblement cette appréciation du nouveau système en usage. On doit toutefois souligner qu'avec une année de plus, on a vu s'élargir la proportion des véhicules dont le classement tient compte, d'une certaine façon, de l'expérience de sinistres. On a aussi observé quelques changements dans le classement de certains véhicules qui ont eu pour effet de mieux reconnaître leur expérience de sinistres.

La réforme de la classification des véhicules est à la base même de l'amélioration éventuelle de l'équité du système de classification des risques en assurance automobile. En reflétant mieux le risque associé au véhicule, on contribuera ainsi à atténuer l'importance de d'autres facteurs plus discutables.

On ne devrait donc pas hésiter à reformuler de fond en comble les groupes de véhicules lorsque l'expérience de sinistres le justifie. Les statistiques d'expérience par type de véhicule, recueillies depuis 1981 par le Plan statistique du Québec, peuvent servir de soutien statistique à cette révision.

3.2 L'INFLUENCE DES RABAIS

Les rabais font depuis longtemps partie des pratiques de tarification des assureurs. Jusqu'en 1983, les pratiques des assureurs en la matière étaient particulières et restrictives; peu d'assureurs y recouraient et ils ne s'appliquaient qu'à peu d'assurés.

Ces rabais s'adressaient alors à certaines occupations ou à des employés de certains secteurs. On reconnaissait aussi certaines situations comme le fait d'assurer plus d'un véhicule dans la même famille ou de souscrire une couverture complète.

En 1983, on assista à un bouleversement complet de cette situation alors qu'ont proliféré les rabais de toute sorte offerts par les assureurs. La pratique était devenue systématique, sophistiquée et applicable à beaucoup d'assurés. En 1984, cette situation a de nouveau prévalu et de nouveaux assureurs se sont joints aux rangs de sorte qu'environ 70% des assureurs recouraient aux rabais.

Les rabais ainsi accordés sont nombreux et des plus variés. Ils sont établis à partir d'une foule de critères dont certains servent déjà de base à la classification.

C'est ainsi que beaucoup d'assureurs ont établi des rabais en fonction de l'âge de l'assuré contribuant à subdiviser davantage les classes de conducteurs. Ces rabais s'adressent surtout à des catégories d'assurés faisant déjà partie des classes sélectes 1, 2 et 3 tels que les 35 ans et plus, 45 ans et plus, 55 ans et plus ou 65 ans et plus.

D'autres rabais sont basés sur l'expérience de sinistres d'un assuré; si celui-ci n'a fait aucune réclamation au cours d'une certaine période, sa prime sera réduite. Il s'agit là d'un ajout au système déjà existant de classification selon le dossier de conduite puisque, dans un régime d'indemnisation directe des assurés, on tient ainsi compte des accidents où l'assuré n'a pas été considéré responsable. La classification selon le dossier de conduite est donc complétée par certains assureurs en tenant compte de ces accidents.

Des assureurs offrent également des rabais aux assurés qui renouvellent leur police avec eux. Certains l'offrent à toutes les classes de conducteurs alors que d'autres ne le font que pour certaines classes; certains tiennent compte alors du dossier de conduite de l'assuré, d'autres ne le font pas.

En somme, il y a peu d'uniformité dans les pratiques des assureurs tant dans les types de rabais que dans les conditions qui y donnent droit. Les rabais établis en fonction de l'âge sont prédominants mais on en rencontre qui sont basés sur un mélange de critères comme par exemple un rabais applicable aux assurés de 45 ans et plus des classes de conducteurs 1, 2 et 3 qui souscrivent une couverture complète et qui n'ont pas eu de sinistre depuis cinq ans.

Les politiques de rabais introduites par les assureurs depuis 1983 ont donc contribué à modifier les règles de base de la classification décrites à la section 3.1. Dans la mesure où ces rabais ne s'appliquent pas à l'ensemble des assurés d'une même classe et imposent des conditions plus restrictives que celles inhérentes à la classification de base déjà établie, il en résulte une tarification qui varie à l'intérieur même de cette classe. En somme, les rabais ont introduit une classification dans la classification.

Ces politiques ont été privilégiées par les assureurs dans le contexte d'un marché très concurrentiel où les révisions de tarifs ont été fréquentes. Par le biais des rabais, les assureurs peuvent réagir plus promptement à l'évolution des conditions du marché et à la compétition en révisant rapidement leur tarification et ils peuvent le faire de façon plus sélective en axant leur politique de conservation et de mise en marché sur certaines clientèles-cibles.

3.3 L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION

Dans notre rapport de l'an dernier sur la tarification pratiquée en assurance automobile au Québec en 1983, nous faisions mention qu'il était difficile de prévoir vers où s'orientaient les assureurs en matière de classification des risques.

On venait alors d'assister à un début d'éclatement du système traditionnel de classification et de l'uniformité qui l'avait longtemps caractérisé. La diversité dans les pratiques des assureurs n'avait jamais été aussi grande et les nouvelles politiques de rabais y avaient largement contribué.

Les changements introduits en 1983 avaient surtout eu comme effet d'accroître l'importance accordée dans la classification aux classes de conducteurs donc à des facteurs tels l'âge, le sexe et l'état civil. On observait également une tendance à la modernisation des territoires de tarification et à une meilleure reconnaissance de l'expérience des sinistres dans la classification des véhicules quoique, dans ce dernier cas, les effets étaient encore très mitigés. Enfin, on notait que la classification selon le dossier de conduite était peu significative dans un système où la très grande majorité des assurés étaient classés au même niveau.

A part la réforme des territoires de tarification qui s'est poursuivie en 1984, nous n'avons pas observé au cours de la dernière année des changements susceptibles de modifier cette situation. La classification

des assurés et le niveau des primes qu'ils paient demeurent principalement fondés sur leur âge, leur sexe et, dans une certaine mesure, leur état civil.

La nouvelle façon de classer les véhicules s'est appliquée à plus de véhicules en 1984 mais, comme nous l'analysions l'an dernier, cette réforme est encore trop partielle pour qu'on puisse affirmer que la classification des véhicules diffère beaucoup de celle utilisée auparavant et que l'expérience de sinistres propre aux véhicules y joue un rôle important.

Enfin, il ne nous a pas été permis de constater que les assureurs aient apporté en 1984 plus de rigueur dans l'administration du système de dossiers de conduite alors qu'on a vu s'accroître la proportion déjà fort importante des assurés avec un dossier d'au moins cinq ans sans accident.

On est donc encore loin de la réforme annoncée en 1982 par un comité du Groupement des assureurs automobiles qui préconisait des changements graduels visant à accorder plus de poids dans la classification au véhicule et à son utilisation ainsi qu'au dossier de conduite de l'assuré ce qui contribuerait à réduire l'importance de l'âge, du sexe et de l'état civil. Ces facteurs n'ont jamais eu autant de poids dans la classification des assurés et la tarification.

CHAPITRE 4

LES COUTS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Pour être en mesure d'apprécier la tarification en assurance automobile et son évolution, on doit inévitablement référer aux coûts que les assureurs ont à absorber en vertu des diverses couvertures qu'ils offrent à leurs assurés. En somme, les primes perçues servent à couvrir ces dépenses des assureurs.

Ces coûts se composent, bien sûr, des sinistres ou réclamations payées par les assureurs mais aussi de leurs frais d'exploitation. Comme on l'a vu au chapitre 2, des statistiques sont compilées chaque année sur l'expérience des assureurs en regard de ces composantes du coût de l'assurance.

Dans le présent chapitre, on analysera donc l'évolution des coûts à partir des plus récentes statistiques recueillies sur les sinistres et les frais d'exploitation. On fera ensuite état des perspectives futures qui s'en dégagent et qui ont servi de base à notre estimation des coûts qu'engendreront les polices d'assurance automobile émises ou renouvelées en 1984.

4.1 LES SINISTRES

Le niveau des sinistres est fonction de la fréquence des sinistres et du coût moyen par sinistre. La combinaison de ces deux éléments donne le coût des sinistres par véhicule assuré.

Les tableaux 4 et 5 aux pages 36 et 41 illustrent l'expérience des dernières années relative à chacun de ces éléments en regard des principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires.

Les données de ces tableaux sont celles compilées sur la base d'année d'assurance et qui ont été tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1983" publié par le Bureau d'assurance du Canada (B.A.C.) en 1984. Comme on l'a mentionné au chapitre 2, d'autres statistiques sont compilées en vertu du Plan statistique du Québec sur la base d'année de survenance des sinistres, mais elles sont encore trop récentes pour servir de base à notre analyse de la tarification.

En assurance automobile, une année d'assurance est définie comme étant la période qui s'étend du 1er juillet d'une année au 30 juin de l'année suivante. Les données de sinistres recueillies sur cette base se réfèrent aux sinistres des polices émises au cours de cette période et non pas à l'ensemble des sinistres survenus au cours de ladite période. C'est aussi pourquoi les sinistres compilés sur la base d'année d'assurance portent en fait sur des sinistres survenus au cours d'une période de calendrier de deux ans.

Par exemple, l'année d'assurance 1983 s'étend du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983 et les données de sinistres de l'année d'assurance 1983 des tableaux 4 et 5 portent sur les polices émises du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983 donc sur des sinistres pouvant être survenus entre le 1er juillet 1982 et le 30 juin 1984.

Il s'ensuit donc que selon cette base statistique, les données publiées pour la plus récente année d'assurance sont incomplètes puisqu'elles ne portent que sur une partie des sinistres reliés aux polices émises durant cette année d'assurance. Par exemple, les données publiées en 1984 sur l'année d'assurance 1983 s'arrêtent au 31 décembre 1983; toutefois, comme nous l'avons mentionné précédemment, des sinistres reliés à l'année d'assurance 1983 continueront de survenir jusqu'en juin 1984 et n'ont donc pas alors été compilés.

Pour palier à cette situation et présenter les données les plus complètes possibles, le B.A.C. ajuste les données compilées pour tenir compte des sinistres qui se développeront ultérieurement; cet ajustement est fait par un processus qu'on appelle de matérialisation des sinistres. Les données de l'année d'assurance 1983 publiées en 1984 ont donc été estimées en partie.

Cela explique également que les chiffres apparaissant aux tableaux 4 et 5 pour les années antérieures à 1983 ne sont pas nécessairement identiques à ceux illustrés dans les tableaux analogues de nos rapports précédents; ils tiennent maintenant compte des informations plus complètes qui sont devenues disponibles.

Ces précisions ayant été apportées, voyons ce que nous révèlent les plus récentes statistiques sur l'expérience de sinistres des assureurs, d'abord pour les voitures de tourisme, puis pour les véhicules utilitaires.

TABLEAU 4

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME

Année d'assurance	Fréquence des sinistres F	% *	Coût moyen par sinistre $	% *	Coût des sinistres par véhicule assuré $	% *
			RESPONSABILITÉ CIVILE			
1979	0,122		858		104,46	
1980	0,120	- 1,6	941	+ 9,7	113,33	+ 8,5
1981	0,118	- 1,7	992	+ 5,4	117,00	+ 3,2
1982	0,094	-20,3	1 034	+ 4,2	97,43	-16,7
1983	0,089	- 5,3	1 058	+ 2,3	93,97	- 3,6
			COLLISION			
1979	0,093		1 408		130,36	
1980	0,100	+ 7,5	1 490	+ 5,8	149,34	+14,6
1981	0,098	- 2,0	1 562	+ 4,8	152,43	+ 2,1
1982	0,075	-23,5	1 678	+ 7,4	125,41	-17,7
1983	0,071	- 5,3	1 683	+0,3	119,96	- 4,3
			ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT			
1979	0,098		472		46,02	
1980	0,108	+10,2	547	+15,9	58,88	+27,9
1981	0,111	+ 2,8	589	+ 7,7	65,54	+11,3
1982	0,094	-15,3	642	+ 9,0	60,55	- 7,6
1983	0,091	- 3,2	613	- 4,5	55,79	- 7,9

* Variation annuelle en pourcentage

La première constatation qui émerge de l'analyse des données du tableau 4 est que l'expérience de sinistres de l'année d'assurance 1982 se révèle aujourd'hui passablement différente de l'estimé qui avait été publié l'an dernier par le B.A.C. et qui apparaissait dans notre dernier rapport.

On note que la diminution de la fréquence de sinistres est plus forte et que le niveau du coût moyen est plus élevé que ce que les chiffres de l'an dernier avaient révélé.

Pour la fréquence des sinistres, ce mauvais estimé s'explique par le fait que le B.A.C. avait, comme à l'habitude, ajusté le niveau des sinistres à partir de l'expérience moyenne de matérialisation des deux années précédentes. Cette façon de faire s'est révélée particulièrement erronnée alors que le contexte ayant marqué l'année d'assurance 1982 différait nettement de celui des années antérieures; cette année d'assurance a été celle sur laquelle a porté de façon la plus importante le phénomène de baisse des accidents d'automobiles au Québec, de la fin de 1981 au milieu de 1983.

Quant à la sous-évaluation du coût moyen de l'année d'assurance 1982, elle a été le résultat d'un mauvais estimé des frais internes de règlement des sinistres. Selon sa méthode, le B.A.C. avait estimé ces frais à partir de la proportion qu'ils avaient représentée par rapport aux sinistres au cours de l'année précédente. Comme l'évolution de ces frais, constitués en bonne partie de salaires d'employés des assureurs, n'est pas directement proportionnelle à l'évolution des sinistres, il s'est révélé dans le contexte de la baisse importante des sinistres en 1982 que la proportion de ces frais par rapport aux sinistres s'est accrue considérablement. Elle fut de l'ordre de 14% comparativement à la proportion de 10% utilisée par le B.A.C.

Malgré ces différences dans les résultats de l'année d'assurance 1982, on note tout de même que le coût global, soit le coût des sinistres par véhicule assuré, est sensiblement identique à celui qui avait été

publié l'an dernier. En somme, une fréquence plus basse que prévue a compensé un coût moyen plus élevé.

Pour l'année d'assurance 1983, les statistiques du tableau 4 révèlent une diminution des coûts pour chacune des garanties.

Pour les garanties de responsabilité civile et de collision, cette diminution est le résultat d'une baisse de l'ordre de 5% de la fréquence de sinistres conjuguée à une faible hausse du coût moyen.

Cette évolution de la fréquence au cours de l'année d'assurance 1983 s'explique par le fait que cette année a porté sur deux périodes dont les tendances observées étaient à l'opposé, à savoir l'une jusqu'au milieu de 1983 caractérisée par une baisse dans les accidents d'automobiles au Québec et une autre à partir du milieu de 1983 où ces accidents étaient à la hausse.

Nous croyons toutefois que les données publiées par le B.A.C. sous-estiment le niveau de la fréquence en 1983. L'ajustement des sinistres de 1983 à partir de l'expérience de matérialisation des années 1981 et 1982 se révèlera des plus inapproprié, étant donné que la fin de l'année d'assurance 1983 a porté sur une période où les sinistres étaient à la hausse, alors que la situation inverse prévalait pour les années d'assurance 1981 et 1982. C'est pourquoi nous croyons que la fréquence de sinistres en responsabilité civile et en collision variera peu au cours de l'année d'assurance 1983 et que si elle diminue, ce ne sera que très légèrement.

Quant au coût moyen par sinistre, il a peu progressé en 1983; les augmentations de 2,3% en responsabilité civile et de 0,3% en collision sont nettement inférieures au rythme de l'inflation. Si on exclut l'effet des frais de règlement des sinistres qui ont causé la hausse de 1982, on constate que cette situation dure depuis quelques années et qu'il s'y dégage une nette tendance à un ralentissement dans la progression du coût moyen des sinistres qui, autrefois, augmentait, bon an mal an, de façon importante.

On doit voir là une efficacité de plus en plus grande des centres d'estimation des dommages aux véhicules et l'effet de politiques de règlement des sinistres plus serrées de la part des assureurs instaurées dans le contexte d'une conjoncture économique plus difficile ayant facilité la négociation des coûts de réparation. Même si cette conjoncture s'est améliorée depuis 1983, on peut penser que ces changements laisseront des acquis, ce que semblent confirmer les résultats de 1983.

Par ailleurs, nous croyons que la proportion des frais internes de règlement des sinistres, incluse dans le coût moyen en 1983, se révèlera adéquate puisque le niveau des sinistres de 1983 se compare à celui de 1982.

Enfin, pour la garantie d'accident sans collision ni versement, les résultats de 1983 montrent une baisse dans les coûts un peu plus importante que celles des autres garanties; on observe une diminution à la fois dans la fréquence des sinistres et leur coût moyen. Nous croyons toutefois que ces coûts sont quelque peu sous-évalués; les tendances récentes observées indiquent que les sinistres de 1983 se matérialiseront à un niveau plus élevé que lors des années précédentes. Selon nous, la baisse du coût moyen sera moins élevée que celle indiquée par les statistiques du B.A.C.

Il n'en demeure pas moins que les coûts de cette garantie auront de nouveau régressé en 1983 et que cette situation est réjouissante si on considère les hausses vertigineuses de coûts qu'on observait, avant 1982, en accident sans collision ni versement.

On a donc vu que le coût des sinistres des voitures de tourisme a peu varié en 1983, année qui fut marquée à la fois par une période où les sinistres étaient à la baisse et une autre où ils étaient à la hausse.

Ces coûts de l'année d'assurance 1983 ont servi de base à notre projection des coûts reliés à la tarification pratiquée en 1984 dont nous traiterons dans une section subséquente du présent chapitre; nous avons toutefois ajusté les données publiées par le B.A.C. dans le sens indiqué précédemment.

C'est ainsi que nous avons fixé à 98 $ le coût des sinistres par véhicule assuré de la garantie de responsabilité civile, à 126 $ celui de la garantie de collision et à 58 $ celui de la garantie d'accident sans collision ni versement.

Les statistiques d'expérience pour l'année d'assurance 1984 ne seront connues que dans quelques mois mais on peut sans difficulté prévoir qu'elles révèleront une hausse dans les coûts alors que se fera sentir pleinement l'effet de l'augmentation des accidents d'automobiles au Québec amorcée au milieu de 1983 et ayant duré tout au long de l'année 1984.

VÉHICULES UTILITAIRES

TABLEAU 5

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VÉHICULES UTILITAIRES

Année d'assurance	Fréquence des sinistres		Coût moyen par sinistre		Coût des sinistres par véhicule assuré	
	F	Δ*	$	Δ*	$	Δ*
			RESPONSABILITÉ CIVILE			
1979	0,097		1 289		125,19	
1980	0,101	+ 4,1	1 303	+ 1,1	131,19	+ 4,8
1981	0,092	- 8,9	1 287	- 1,2	118,34	- 9,8
1982	0,074	-19,6	1 326	+ 3,0	98,07	-17,1
1983	0,071	- 4,1	1 398	+ 5,4	99,71	+ 1,7
			COLLISION			
1979	0,077		2 342		180,57	
1980	0,085	+10,4	2 467	+ 5,3	208,90	+15,7
1981	0,077	- 9,4	2 440	- 1,1	188,92	- 9,6
1982	0,059	-23,4	2 689	+10,2	157,33	-16,7
1983	0,058	- 1,7	2 578	- 4,1	148,50	- 5,6
			ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT			
1979	0,084		620		51,89	
1980	0,089	+ 6,0	659	+ 6,3	58,32	+12,4
1981	0,092	+ 3,4	753	+14,3	69,01	+18,3
1982	0,079	-14,1	826	+ 9,7	64,99	- 5,8
1983	0,075	- 5,1	718	-13,1	54,02	-16,9

* Variation annuelle en pourcentage

Avant d'analyser les statistiques de 1983 pour les véhicules utilitaires, il y a lieu de mentionner que, tout comme pour les voitures de tourisme, les données d'expérience de l'année d'assurance 1982 du tableau 5 diffèrent de façon significative de celles publiées l'an dernier. Le niveau de la fréquence est plus bas et celui du coût moyen est plus élevé. Ces différences s'expliquent de la même façon que pour les voitures de tourisme.

Pour l'année d'assurance 1983, l'évolution des coûts des véhicules utilitaires se compare à celle des voitures de tourisme pour les principales garanties. Il s'agit là d'une situation normale puisque les facteurs qui influencent les coûts des voitures de tourisme influencent également ceux des véhicules utilitaires, quoiqu'à des degrés différents.

Les données du tableau 5 révèlent que la fréquence de sinistres en responsabilité civile et en collision a peu varié en 1983 et cela s'explique de la même façon que pour les voitures de tourisme. La diminution moins importante de la fréquence de sinistres des véhicules utilitaires, particulièrement en collision, peut refléter le fait que la reprise à la hausse des accidents dans un contexte économique plus favorable a touché davantage ces véhicules qui sont majoritairement des véhicules de commerce. Par ailleurs, cela peut tout aussi bien être le reflet de différences inévitables dans l'optique où les véhicules utilitaires sont dix fois moins nombreux que les voitures de tourisme.

Tout comme pour les voitures de tourisme et pour les mêmes raisons, nous croyons que les données publiées par le B.A.C. pour l'année d'assurance 1983 sous-évaluent la fréquence de sinistres de ces deux garanties. Selon nous, la diminution de la fréquence en responsabilité civile sera moins forte et, en collision, il est probable que la fréquence aura augmenté légèrement.

Quant au coût moyen par sinistre, on note des différences importantes dans son évolution en 1983 pour les principales garanties; en responsabilité civile, il a augmenté de 5,4% alors qu'il a diminué de 4,1% en collision.

Cette situation s'explique par le fait que le coût moyen en responsabilité civile est affecté par la survenance de pertes dites catastrophiques; il s'agit de sinistres supérieurs à 35 000 $ qui sont peu fréquents mais dont l'ampleur influence de façon significative le coût moyen de l'ensemble des sinistres.

Lorsqu'on ajuste les données du tableau 5 pour exclure ces sinistres, on obtient comme coût moyen par sinistre en responsabilité civile au cours des années 1979 à 1983 des montants respectifs de 1 258 $, 1 174 $, 1 248 $, 1 323 $ et 1 310 $. On voit donc que les pertes catastrophiques ont eu un effet significatif sur la hausse du coût moyen de cette garantie en 1983 puisque, n'eut été de ces pertes, le coût moyen aurait baissé d'environ 1%.

Cette baisse du coût moyen en responsabilité civile, ainsi que celle en collision, confirment la poursuite, en 1983, de la tendance observée depuis quelques années d'une inflation très modérée des coûts de réparation des dommages aux véhicules utilitaires accidentés. A cet égard, il faut se rappeler que la hausse du coût moyen en 1982 est principalement attribuable à une proportion plus élevée des frais internes de règlement des sinistres. L'évolution du coût moyen des sinistres des véhicules utilitaires se compare donc favorablement à celle du coût des voitures de tourisme.

Quant aux résultats de l'année d'assurance 1983 pour la garantie d'accident sans collision ni versement, ils sont vraiment surprenants. Les données du tableau 5 révèlent une baisse de l'ordre de 17% du coût global de cette garantie suite à des baisses de 5,1% de la fréquence de sinistres et de 13,1% dans leur coût moyen. La diminution de la fréquence se compare à celle des voitures de tourisme mais celle du coût moyen est spectaculaire.

Nous croyons toutefois que, comme pour les voitures de tourisme, les données publiées par le B.A.C. sous-estiment les coûts de cette garantie pour l'année d'assurance 1983. Les tendances récentes observées indiquent que les sinistres de 1983 se matérialiseront à un niveau plus élevé que lors des années précédentes et que la diminution du coût moyen par sinistre sera moins forte que celle indiquée précédemment. La baisse des coûts en 1983 en accident sans collision ni versement demeurera malgré tout importante.

On a donc vu qu'en 1983, l'évolution des coûts des principales garanties de véhicules utilitaires s'apparente à celle des voitures de tourisme; les coûts ont peu varié par rapport à 1982. Tel ne fut pas le cas toutefois pour la garantie d'accident sans collision ni versement dont les coûts ont été en nette régression en 1983.

Ces coûts de l'année d'assurance 1983 ont servi de base à notre projection des coûts reliés à la tarification pratiquée en 1984 pour les véhicules utilitaires; tout comme pour les voitures de tourisme, nous avons ajusté dans le sens indiqué précédemment, les données publiées par le B.A.C. De plus, pour la garantie de responsabilité civile, nous avons utilisé les coûts relatifs aux sinistres inférieurs à 35 000 $ augmentés de la moyenne des coûts additionnels reliés aux sinistres catastrophiques des cinq dernières années.

C'est ainsi que nous avons fixé à 98 $ le coût des sinistres par véhicule utilitaire assuré en responsabilité civile, à 153 $ celui de la garantie de collision et à 57 $ celui de la garantie d'accident sans collision ni versement.

Enfin, signalons que, comme pour les voitures de tourisme, on doit s'attendre à ce que les prochaines statistiques sur l'expérience des véhicules utilitaires révèlent une hausse des coûts au cours de l'année d'assurance 1984.

4.2 LES FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS

En plus des sinistres qu'ils ont à compenser, les assureurs ont aussi, bien sûr, à rencontrer d'autres frais reliés à l'exploitation de leurs activités d'assurance automobile. Ces frais d'exploitation sont les frais d'administration (salaires, loyers, dépenses de bureau, etc.), les commissions versées aux intermédiaires, les taxes sur primes et permis d'assureurs ainsi que les frais reliés à l'expertise de règlement des sinistres.

Comme on l'a vu au chapitre 2, le Plan statistique du Québec recueille chaque année les données sur les frais d'exploitation encourus par les assureurs. Ce sont ces données qui servent de base à notre évaluation de cet élément des coûts de l'assurance automobile.

Voyons donc ce que révèlent les plus récentes données recueillies en la matière en 1984, telles qu'illustrées au tableau 6 où chacune des composantes des frais d'exploitation de l'ensemble des assureurs est exprimée en pourcentage des primes souscrites.

TABLEAU 6

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC

Année	Commissions %	Taxes et permis %	Règlement des sinistres %	Administration %	Total %
1979	12,4	2,6	12,3	9,5	36,8
1980	13,1	3,3	11,4	9,4	37,2
1981	11,5	3,2	10,8	10,1	35,6
1982	12,3	3,3	9,8	9,3	34,7
1983	13,6	3,5	9,9	9,9	36,9

On doit au préalable noter que les frais de règlement des sinistres sont déjà inclus dans les coûts des sinistres qu'on a analysés dans la section précédente. Nous les incluons toutefois dans l'analyse des frais d'exploitation de façon à permettre une meilleure connaissance de leur niveau ainsi que du niveau global des frais d'exploitation des assureurs.

L'examen des données du tableau 6 révèle que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté, en 1983, une proportion plus importante des primes souscrites; il fallait s'y attendre puisque le volume de ces primes a diminué d'environ 3% en 1983.

Malgré cette hausse des frais en proportion des primes, on constate tout de même que le niveau des frais d'exploitation en dollars ne s'est accrû que d'environ 3% par rapport à 1982. Il s'agit là d'un rythme de croissance nettement inférieur à ceux des dernières années; en 1982, par exemple, ces frais avaient augmenté de 16%.

Cette faible hausse des frais d'exploitation en 1983 est certainement un premier reflet de mesures de compression de dépenses que les assureurs, comme d'autres types d'entreprises, ont prises dans le contexte économique plus difficile des années 1981 et 1982. L'effet de telles mesures prend un certain temps avant de se matérialiser dans les frais d'opérations des assureurs et on commence à en voir les premiers signes.

On peut mieux percevoir ce phénomène lorsqu'on analyse l'évolution des frais d'administration des assureurs qui, même s'ils ont accaparé une part plus importante des primes, n'ont toutefois progressé que de 3% au cours de 1983. Cette progression est nettement inférieure à celle de 1982 (13%) et surtout à celle de 1981 (28%). La croissance des frais d'administration a donc été en nette régression au cours des dernières années.

On ne peut pas en dire autant, toutefois, du niveau des commissions, dont la proportion par rapport aux primes souscrites a continué de croître en 1983 s'élevant à 13,6% comparativement à 12,3% en 1982. On voit donc que malgré une baisse dans les primes en 1983, les sommes versées par les assureurs en commissions à leurs agents et courtiers ont tout de même progressé puisque le niveau des commissions a été de 7% supérieur à celui de 1982; au cours des deux dernières années, cette hausse fut de 35%.

On doit voir là l'effet des commissions contingentes qui ont joué un rôle important dans le contexte d'une meilleure rentabilité des affaires en 1982 et 1983. Ces commissions additionnelles versées par les assureurs sont établies en fonction des profits réalisés sur les affaires souscrites.

Quant aux frais de règlement des sinistres, ils ont été en 1983, en proportion des primes souscrites, à peu près identiques à 1982. Cela s'explique par le fait que tant le niveau de ces frais que de celui des primes ont peu changé en 1983.

On a donc vu que les frais d'exploitation des assureurs ont peu augmenté en 1983 même s'ils ont représenté une proportion plus importante des primes souscrites. Des mesures de compression des frais d'administration ont contribué à ce résultat qui aurait pu être encore meilleur si la progression des commissions avait été plus restreinte.

Pour 1984, on peut aussi s'attendre à une hausse modérée du niveau des frais d'exploitation des assureurs; par contre, ils représenteront une part beaucoup plus importante qu'en 1983 des primes souscrites qui, au cours de 1984, auront diminué sensiblement, soit d'environ 10%. Cette part risque d'être élevée si, comme nous l'anticipons, les taux de commissions ont continué à croître dans le contexte très concurrentiel du marché.

4.3 L'ESTIMATION DES COUTS DES POLICES ÉMISES EN 1984

Pour apprécier le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs en 1984, on doit évaluer les coûts qu'engendreront les polices émises ou renouvelées au cours de l'année 1984 en vertu de cette tarification.

Pour les fins du présent rapport, cette analyse, dont les résultats sont décrits au chapitre 6, porte sur la plus récente tarification qui avait été soumise par les assureurs à la fin de 1984. La date d'entrée en vigueur de cette tarification varie par assureur; si on considère toutefois l'ensemble des assureurs, elle se situe en moyenne au milieu de l'année 1984.

C'est donc dire que nous devons estimer les coûts d'un ensemble de polices émises ou renouvelées pour une durée d'un an à compter du 1er juillet 1984. Si on se réfère aux définitions données précédemment dans ce chapitre, il s'agit en fait des coûts de l'année d'assurance 1985.

Cette estimation est faite à partir d'une projection des coûts les plus récents observés dans le passé, soient ceux de l'année d'assurance 1983. Cette projection s'étend donc sur deux années d'assurance et elle implique l'estimé de sinistres qui pourront survenir aussi loin que le début de l'année 1986 puisque des polices seront émises ou renouvelées en 1985 à partir de la tarification établie par les assureurs en 1984.

C'est ainsi qu'on doit apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres. Nous disposons d'indications assez précises sur l'évolution de ce coût jusqu'en 1984, mais au delà de cette période, l'exercice de prévision devient beaucoup plus difficile. L'évolution de la fréquence des sinistres et de leur coût moyen est influencée par une foule de facteurs sociaux, économiques, technologiques et autres dont la prévision est difficile ou pour des facteurs telles les conditions climatiques, carrément impossible.

C'est donc dans cette optique que s'effectue l'estimation des coûts futurs qui demeure, somme toute, en bonne partie une question de perspectives et d'hypothèses. Voyons donc quelles sont ces perspectives et hypothèses que nous avons retenues pour l'évaluation des coûts reliés à la tarification de 1984.

Comme on a eu l'occasion de le mentionner précédemment, la fréquence des sinistres a repris son ascension depuis le milieu de 1983. En fait, depuis l'été 1983, les accidents d'automobiles au Québec sont de nouveau en hausse et cette situation a duré en 1984 alors que le nombre d'accidents a été d'environ 10% supérieur à celui de 1983.

On devait s'attendre à cette reprise alors que s'estompait l'influence des facteurs qui avaient contribué à une chute importante de ces accidents depuis la fin de 1981 jusqu'au cours des premiers mois de 1983. L'amélioration de la situation économique, en particulier, a contribué à ce que la fréquence des sinistres reprenne son ascension après avoir atteint un niveau relativement bas. On doit souligner également que les conditions climatiques de l'été 1983 et de l'hiver 1983-1984 ont été propices à accentuer l'augmentation des accidents.

Par ailleurs, la situation qui prévaudra à partir de 1985 demeure incertaine; on peut se demander si la fréquence de sinistres continuera son ascension et à quel rythme. Les indications de décembre 1984 et des premiers mois de 1985 sont à cet égard peu significatives puisqu'il est normal d'y constater une baisse du nombre d'accidents par rapport à la même période de l'année précédente qui coïncidait avec l'hiver particulièrement rigoureux de 1983-1984.

Cette baisse sera, selon nous, particulière et passagère et nous anticipons que, par la suite, la fréquence continuera son ascension quoiqu'à un rythme moins fort qu'au cours de 1984. La reprise graduelle de l'économie contribuera à ce phénomène et au fur et à mesure que ses effets continueront de se manifester, la fréquence de sinistres augmentera. Nous

ne croyons pas toutefois que la fréquence atteindra un niveau identique à ce qu'il était en 1981; la récente récession économique a eu des effets assez significatifs sur les habitudes et comportements des automobilistes pour qu'il en demeure quelques acquis.

C'est donc dans ce contexte que nous avons fixé comme hypothèses que la fréquence de sinistres des garanties de responsabilité et de collision augmentera d'environ 10% au cours de l'année d'assurance 1984 et d'environ 5% au cours de l'année d'assurance 1985 pour les voitures de tourisme. Pour les véhicules utilitaires, nous avons retenu une augmentation de 2% plus élevé en 1984 et de 1% plus élevé en 1985 pour refléter le fait que la reprise économique influencera plus la fréquence de sinistres de ce type de véhicules.

Quant au coût moyen des sinistres, l'expérience passée nous indique que la conjoncture et les mesures de contrôle prises par les assureurs ont été telles que les coûts de réparations ont progressé à un rythme nettement inférieur à celui du coût des pièces et de la main-d'oeuvre. Nous croyons que cette situation continuera de prévaloir pour un certain temps mais qu'avec la reprise économique, l'effet des mesures de contrôle aura tendance à s'estomper.

D'autres facteurs influenceront également la progression du coût moyen des sinistres. A cet égard, l'importance de plus en plus grande des véhicules à traction-avant dans le parc automobile aura un effet à la hausse significatif sur le coût moyen. A l'opposé toutefois, les frais de règlement des sinistres représenteront une proportion moins importante du coût moyen, alors qu'on doit s'attendre à peu de changement dans le niveau des frais internes malgré une hausse des sinistres.

En tenant compte de ces éléments, nous avons donc pris comme hypothèses que, pour les voitures de tourisme, le coût moyen en responsabilité civile augmentera de 4% au cours de l'année d'assurance 1984 et de 6% au cours de l'année d'assurance 1985. En collision, nous prévoyons une augmentation de 1% supérieure en 1984 et 1985, pour refléter le fait que le

coût moyen de cette garantie sera plus influencé par les modèles à traction-avant, dont la réparation est plus dispendieuse. Pour les véhicules utilitaires, nous retenons des hypothèses de croissance du coût moyen moins fortes puisque pour ces véhicules, la venue de modèles à traction-avant aura peu d'effet.

Enfin, pour la garantie d'accident sans collision ni versement, nous avons retenu des hypothèses de croissance des coûts qui suivent le même raisonnement que pour les autres garanties, mais avec des différences qui reflètent que les coûts de cette garantie sont influencés par des particularités propres, comme le fait qu'ils ont peu de relation avec les accidents de la route.

Globalement, les hypothèses retenues anticipent une hausse du coût des sinistres pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme de l'ordre de 14% au cours de l'année d'assurance 1984 et de l'ordre de 12% au cours de l'année d'assurance 1985. Pour les véhicules utilitaires, les augmentations correspondantes sont de 15% en 1984 et de 12% en 1985.

Quant aux frais d'exploitation, on doit s'attendre, comme mentionné à la section précédente, à ce qu'ils représentent une proportion plus importante des primes souscrites qui auront diminué d'environ 10% en 1984. On a donc supposé que ces frais compteront pour 29% des primes souscrites en sus, bien sûr, des frais de règlement des sinistres qui sont déjà inclus dans le coût des sinistres.

Des informations plus détaillées sur les hypothèses de projection des coûts ainsi que sur la méthodologie utilisée sont fournies à l'annexe 3.

Les coûts des polices émises ou renouvelées en 1984 ont donc été ainsi estimés pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur à partir de sa propre expérience, lorsque celle-ci portait sur un volume d'affaires suffisant pour garantir sa fiabilité statistique. Dans l'évaluation des coûts par assureur, nous avons tenu compte également de la date réelle

d'entrée en vigueur de la tarification de l'assureur en 1984 et nous avons ajusté en conséquence les coûts estimés pour l'année d'assurance 1985.

Les coûts ainsi estimés sont illustrés aux tableaux 17 et 19 du chapitre 6 pour l'ensemble des assureurs et aux tableaux 18 et 20 pour chaque assureur.

CHAPITRE 5

LE NIVEAU DES PRIMES EN 1984

Le niveau des primes qu'ont payées les assurés automobilistes en 1984 a reflété les changements apportés par les assureurs à leur tarification au cours de la dernière année. Pour chaque assuré, ce niveau a également varié selon sa classification et les modifications qui ont pu y être apportées ainsi que selon l'assureur avec lequel il a fait affaires en 1984. D'autres facteurs, tels le moment de l'émission ou du renouvellement de la police et des changements apportés à la couverture, ont aussi influencé l'évolution de la prime d'un assuré.

Dans ce cinquième chapitre, on verra d'abord quel fut l'impact des changements apportés par les assureurs à leurs tarifs en 1984, puis on analysera plus en détail le niveau des primes payées par les assurés en faisant ressortir les différences engendrées par la classification. Enfin, on évaluera le niveau moyen des primes exigées par les assureurs selon la tarification pratiquée à la fin de 1984, tout en reflétant les écarts entre assureurs.

5.1 LES CHANGEMENTS DE TARIFS EN 1984

Comme on l'a vu au chapitre 2, la plupart des assureurs de voitures de tourisme ont modifié leur tarification en 1984 et ils l'ont fait fréquemment puisque plus de la moitié d'entre eux ont changé leurs tarifs deux fois ou plus au cours de la dernière année. Ces modifications se sont échelonnées tout au long de l'année, bien qu'on a observé une activité plus intense en janvier et février, en mai et juin ainsi qu'à l'automne 1984.

L'impact de ces changements sur les primes payées par les assurés est évalué en comparant le niveau moyen des primes exigées par les assureurs à la fin de 1984 à celui de la fin de 1983. Rappelons que notre analyse est faite à partir des tarifs en vigueur au 1er novembre 1984 et que par conséquent, elle ne tient pas compte des modifications apportées aux tarifs après cette date.

Le tableau 7 de la page 55 illustre la variation, entre 1983 et 1984, des primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs pour différents types d'assurés représentatifs de la population d'automobilistes au Québec. Il s'agit des primes d'une couverture en responsabilité civile, protection obligatoire en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, et d'une couverture complète qui comprend également les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement.

Les données de ce tableau révèlent une baisse du niveau des primes en 1984. Cette baisse s'est appliquée de façon générale assez uniformément aux différents types d'assurés illustrés.

C'est ainsi qu'en responsabilité civile, on observe des diminutions dans les primes variant de 8,5% à 10,8% alors que pour une couverture complète, elles varient de 9,7% à 12,0%. On note une baisse plus grande chez les jeunes femmes (type d'assurés D) que chez les jeunes hommes (types d'assurés C et E), mais les écarts sont peu importants. Quant à la diminution plus forte des primes d'une couverture complète, elle s'explique du fait que les réductions de primes des garanties de collision et d'accident sans collision ni versement (non illustrées au tableau 7) ont été plus élevées qu'en responsabilité civile.

La variation dans les primes exigées des assurés des types A et B est significative car il s'agit des types ou classes d'assurés regroupant la grande majorité des automobilistes québécois. D'ailleurs la baisse dans les primes de ces assurés diffère peu de celle qu'on évalue lorsqu'on regroupe l'ensemble des différents types ou classes d'assurés, soit 10% en responsabilité civile et 11% pour une couverture complète.

TABLEAU 7

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1983 ET 1984 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTS TYPES D'ASSURÉS

Types d'assurés	Responsabilité civile			Couverture complète		
	1983	1984	Δ *	1983	1984	Δ *
A	141	129	- 8,5%	396	353	-10,9%
B	172	155	- 9,9%	439	392	-10,7%
C	252	228	- 9,5%	722	652	- 9,7%
D	213	190	-10,8%	592	521	-12,0%
E	312	282	- 9,6%	931	840	- 9,8%

* Variation en pourcentage entre 1983 et 1984.

Définition des types d'assurés

A : Classe 01, dossier 5
Conducteur principal célibataire de 30 ans et plus ou marié de 25 ans et plus ou conductrice principale mariée ou célibataire de 25 ans et plus n'utilisant pas son véhicule pour aller au travail et parcourant moins de 16 000 km par année. Dossier de conduite de cinq ans sans accident.

B : Classe 02, dossier 5
Idem à classe A sauf que le véhicule est utilisé pour aller au travail.

C : Classe 04, dossier 5
Conducteur principal célibataire de 25 à 29 ans possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.

D : Classe 19, dossier 5
Conductrice principale de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.

E : Classe 12, dossier 5
Conducteur principal de 21 ou 22 ans possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.

On voit donc que les assureurs ont de nouveau réduit leurs primes en 1984. Pour une couverture complète, cette réduction, qui fut apportée de façon graduelle au cours de l'année, a été de 11%; elle fait suite à la baisse de 15% appliquée par les assureurs en 1983.

Il s'agit là d'une diminution moyenne observée pour l'ensemble des assureurs. Les assureurs n'ont pas tous, bien sûr, modifié leurs primes de la même façon de sorte qu'il existe des variations entre les assureurs dans l'ampleur des baisses de tarifs en 1984, tout autant que dans le rythme avec lequel elles ont été appliquées.

La diminution dans les primes en 1984 ne s'est également pas appliquée de façon uniforme à toutes les régions du Québec, comme l'indique le tableau 8 de la page 57 qui illustre la variation entre 1983 et 1984 des primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs pour différents territoires de tarification. Cette illustration est faite à partir des primes de la classe ou du type d'assurés regroupant le plus grand nombre d'automobilistes (type d'assurés B du tableau 7) et porte sur la garantie de responsabilité civile et une couverture complète.

Les données du tableau 8 font ressortir des différences assez significatives dans la variation des primes par territoire en 1984, particulièrement en responsabilité civile.

On observe d'abord que, comme par les années passées, la situation ayant prévalu dans le territoire 8 (Iles-de-la-Madeleine) diffère considérablement de celle du reste du Québec alors qu'en responsabilité civile, les primes ont augmenté de 1,4% en 1984 et qu'elles n'ont diminué que de 2,8% pour une couverture complète. Il s'agit d'un territoire regroupant peu d'assurés et dans lequel moins d'assureurs font affaires; dans ce contexte, on peut penser que la compétition y joue un moins grand rôle.

TABLEAU 8

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1983 ET 1984 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTS TERRITOIRES

	Responsabilité civile			Couverture complète		
Territoires	1983	1984	Δ *	1983	1984	Δ *
1	198	176	-11,1%	497	439	-11,7%
2	156	139	-10,9%	381	336	-11,8%
3	164	150	- 8,5%	411	373	- 9,2%
4	133	122	- 8,3%	344	311	- 9,6%
5	145	132	- 9,0%	385	346	-10,1%
6	158	146	- 7,6%	449	405	- 9,8%
7	173	158	- 8,7%	470	431	- 8,3%
8	146	148	+ 1,4%	436	424	- 2,8%
9	141	126	-10,6%	358	319	-10,9%
10	145	133	- 8,3%	389	360	- 7,5%
11	159	148	- 6,9%	496	435	-12,3%

* Variation en pourcentage entre 1983 et 1984.

Notes : - Il s'agit des primes moyennes exigées d'un assuré de classe 02 possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident (type d'assuré B du tableau 7) et conduisant un véhicule de groupe 07.

- Pour une définition des territoires, voir l'annexe 2, page 117.

Quant aux autres territoires, on note des diminutions de primes variant de 6,9% à 11,1% en responsabilité civile et de 7,5% à 12,3% pour une couverture complète. La grande région métropolitaine de Montréal (territoire 1) et celle de Québec (territoire 2) demeurent des territoires où les baisses de primes sont importantes; il s'agit de territoires populeux où la concurrence est vive.

Pour la région de Montréal, on doit également rappeler que, comme on l'a vu au chapitre 3, la plupart des assureurs utilisent plus qu'un territoire de tarification, de sorte que les baisses de primes qui y ont été appliquées ont pu être plus ou moins importantes que la moyenne indiquée au tableau 8 de la page 57, selon l'assureur et ses pratiques en la matière.

On observe également des différences dans les diminutions de primes appliquées en 1984 aux nouveaux territoires de tarification 9, 10 et 11 par rapport à celles observées dans les territoires 4, 6 et 7. Auparavant, les territoires 4 et 9, 6 et 10 ainsi que 7 et 11 étaient regroupés par les assureurs pour fins de tarification.

Enfin, il est intéressant de noter que c'est dans le nouveau territoire 11 (Abitibi et Témiscamingue) qu'on retrouve la plus faible diminution de primes (6,9%) en responsabilité civile mais la plus forte (12,3%) pour une couverture complète. Les modifications aux primes des assurés en 1984 y ont donc été particulièrement différentes selon qu'ils souscrivaient une couverture en responsabilité civile ou une couverture complète.

Quant à la tarification des véhicules utilitaires, on y a observé peu de changement en 1984, puisque la majorité des assureurs n'ont pas changé leurs tarifs et que ceux qui l'ont fait, ne les ont pas changés de façon importante.

On ne doit donc pas s'étonner que les primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs pour les véhicules utilitaires à la fin de 1984 soient peu différentes de celles de 1983. C'est ce que révèle le tableau 9 de la page 61 illustrant la variation entre 1983 et 1984 des primes exigées pour différentes catégories de véhicules utilitaires.

En responsabilité civile, on note des écarts assez importants dans les diminutions de primes des différentes catégories de véhicules, lesquelles se sont échelonnées de 2,8% à 6,6%, alors que pour une couverture complète, les baisses ont été plus uniformes, variant de 2,2% à 3,9%. Contrairement aux voitures de tourisme, la diminution des primes pour les véhicules utilitaires a été plus forte en responsabilité civile que pour une couverture complète.

Enfin on observe, comme pour les voitures de tourisme, des variations dans les baisses de primes appliquées en 1984 dans différentes régions du Québec comme l'indique le tableau 10 de la page 62 faisant état des primes moyennes exigées en 1983 et 1984 par l'ensemble des assureurs dans différents territoires de tarification qui, pour les véhicules utilitaires, sont plus regroupés.

On a donc vu que pour les véhicules utilitaires, les assureurs ont peu changé leurs primes en 1984 et, à cet égard, la situation ressemble à celle de 1983. Encore ici, il s'agit d'une moyenne pour l'ensemble des assureurs et les pratiques des assureurs en la matière ont varié; comme on l'a mentionné précédemment, certains n'ont pas changé leurs primes alors que d'autres l'ont fait.

C'est la deuxième année de suite qu'on observe que les primes des véhicules utilitaires n'ont pas baissé autant que celles des voitures de tourisme quoique, sur le plan de l'expérience de sinistres, les coûts des voitures de tourisme et de véhicules utilitaires ont suivi les mêmes tendances au cours des dernières années.

On peut toutefois mieux comprendre ce phénomène lorsqu'on considère qu'il s'agit d'un marché particulier, beaucoup moins important que celui des voitures de tourisme, où la compétiton n'est pas particulièrement intense. En fait, certains assureurs s'y spécialisent mais beaucoup d'autres ne le sollicitent pas vraiment même s'ils y font affaires. De plus, il faut tenir compte du fait que beaucoup de ces véhicules sont tarifés sur une base de flottes par les assureurs, ce qui n'est pas considéré dans notre analyse de la tarification des véhicules utilitaires.

TABLEAU 9

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1983 ET 1984 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE VÉHICULES UTILITAIRES

	Responsabilité civile			Couverture complète		
Catégories	1983	1984	Δ *	1983	1984	Δ *
A	72	70	- 2,8%	360	352	- 2,2%
B	143	137	- 4,2%	436	424	- 2,8%
C	178	169	- 5,1%	472	457	- 3,2%
D	198	185	- 6,6%	492	473	- 3,9%
E	340	329	- 3,2%	647	631	- 2,5%

* Variation en pourcentage entre 1983 et 1984.

Définition des catégories

A : Camions légers de ferme et de pêcheurs.

B : Véhicules légers d'artisans, de fleuristes, d'horticulteurs, de jardiniers et d'entrepreneurs.

C : Véhicules légers de livraison de gros.

D : Véhicules lourds de livraison de gros; véhicules légers de boulangers, de laiteries, d'épiciers et de blanchisseries; véhicules légers de service public; véhicules lourds d'entrepreneurs; marchands de bois et de charbon, camions postaux.

E : Camions utilisés dans un rayon de 80 km pour le transport de bois, de salaisons, de journaux, de sable, de pierre, de gravier et de terre.

TABLEAU 10

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1983 ET 1984 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES DANS DIFFÉRENTS TERRITOIRES

	Responsabilité civile			Couverture complète		
Territoires	1983	1984	Δ *	1983	1984	Δ *
1→2	159	153	→ 3,8%	472	460	→ 2,5%
3→4→5→9	124	117	→ 5,6%	377	362	→ 4,0%
6→7→10→11	140	135	→ 3,6%	457	452	→ 1,1%
8	82	84	2,4%	328	332	1,2%

* Variation en pourcentage entre 1983 et 1984.

Notes : → Il s'agit des primes moyennes exigées pour un véhicule de classe 35 (catégorie B du tableau 9) et pour un dossier de conduite de trois ans sans accident.

→ Pour une définition des territoires, voir l'annexe 2, page 117.

5.2 LES PRIMES PAYÉES PAR LES ASSURÉS EN 1984

La baisse dans les tarifs des assureurs en 1984 ne s'est pas répercutée de la même façon sur tous les assurés non plus qu'elle n'est nécessairement représentative de la variation réelle de la prime d'un assuré lors du renouvellement de sa police au cours de la dernière année.

On a déjà vu à la section 5.1 que les réductions de primes appliquées par les assureurs en 1984 ont varié selon les types d'assurés, le territoire d'où ils originent, l'assureur avec lequel ils ont fait affaires et le type de couverture qu'ils ont souscrite.

Par ailleurs, d'autres facteurs ont également influencé l'évolution en 1984 du niveau de la prime payée par chaque assuré, tel que le moment où la police fut renouvelée et, surtout, les changements qui ont pu être apportés à la classification d'un assuré.

Le moment du renouvellement de la police aura eu un effet sur le changement de la prime d'un assuré du fait que les modifications à la tarification se sont échelonnées tout au long de l'année et que, pour beaucoup d'assureurs, elles ont été apportées par étape.

C'est ainsi qu'un assuré aura plus ou moins profité de la réduction des tarifs de 1984 lors du renouvellement de sa police selon la date de ce renouvellement en 1984. Les modifications apportées aux tarifs après cette date ne seront reflétées qu'au prochain renouvellement en 1985 de la même façon que les changements de la tarification en 1983 ont continué de se refléter dans le niveau des primes des polices renouvelées en 1984.

En somme, le niveau de la prime d'un assuré au renouvellement reflète les modifications apportées à la tarification au cours de la période d'un an ayant précédé ce renouvellement. Il tient donc compte de changements de tarifs survenus en partie en 1983 et en partie en 1984. Plus la police aura été renouvelée tardivement en 1984, plus les changements de la tarification au cours de la dernière année y auront été reflétés, alors que

la situation inverse aura prévalu pour les polices renouvelées plus tôt en 1984.

Cela ne devrait pas toutefois avoir engendré des différences significatives dans les réductions de primes relatives aux polices qui ont été renouvelées tout au long de l'année 1984, puisque les changements à la tarification de 1983 et 1984 ont été assez comparables et le rythme des baisses sur une base annuelle a été assez constant. En fait, la plupart des assurés ont bénéficié d'une réduction de primes en responsabilité civile ou pour une couverture complète d'au moins 10%, quelle que soit l'époque du renouvellement de leur police en 1984.

Les variations dans le niveau des primes en 1984, que nous avons jusqu'ici illustrées dans le présent chapitre, avaient trait à des assurés dont la classification n'avait pas changé au cours de la dernière année. Certains assurés, bien sûr, auront vu leur classification être modifiée en 1984 et cela aura affecté le niveau des primes qu'ils doivent payer.

C'est ainsi que des assurés ont changé de classes de conducteurs du fait qu'ils ont vieilli, qu'ils ont changé de statut civil ou qu'ils ont modifié leurs habitudes d'utilisation de leurs véhicules. Une nouvelle classification a également pu survenir si un nouveau dossier de conduite a été attribué à un assuré, ou s'il a changé de territoire. Enfin, le remplacement ou le vieillissement du véhicule a aussi pu influencer le niveau de la prime.

On analysera donc plus en détail le niveau des primes exigées par les assureurs pour différentes classifications des assurés et de leurs véhicules tout en faisant ressortir les effets que des changements dans la classification ont pu avoir sur l'évolution des primes des assurés en 1984.

Le tableau 11 de la page 65 illustre les primes moyennes exigées en 1984 par l'ensemble des assureurs pour différentes classes d'assurés possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident et conduisant un

TABLEAU 11

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1984 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTES CLASSES D'ASSURÉS

	Responsabilité civile		Couverture complète	
Classe	Prime	R*	Prime	R*
1	129	0,83	353	0,90
2	155	1,00	392	1,00
3	163	1,05	415	1,06
4	228	1,47	652	1,66
6	84	0,54	284	0,72
7	219	1,41	516	1,32
8	253	1,63	711	1,81
9	226	1,46	593	1,51
10	365	2,35	1 182	3,02
11	349	2,25	1 121	2,86
12	282	1,82	840	2,14
13	240	1,55	703	1,79
18	201	1,30	555	1,42
19	190	1,23	521	1,33

* Rapport de la prime de la classe sur celle de la classe de base ou de référence (classe 2).

Notes : - Il s'agit des primes exigées d'un assuré possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident et conduisant un véhicule de groupe 7.

- Pour une définition des classes d'assurés, voir l'annexe 2, page 122.

véhicule de groupe 7. Les primes illustrées sont celles de la garantie de responsabilité civile et d'une couverture complète comprenant également les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement.

Les données de ce tableau font ressortir les écarts significatifs dans les primes chargées aux diverses classes d'assurés. Rappelons que ces classes sont fondées surtout sur des différences d'âge, de sexe ou d'état civil, comme on l'a vu au chapitre 3.

Les primes les plus basses sont celles des classes sélectes 1, 2, 3 et 7 comprenant les conducteurs célibataires de 30 ans et plus ou mariés de 25 ans et plus ainsi que les conductrices de 25 ans et plus. La classe 1 se distingue des classes 2 et 3 du fait que l'automobile n'est pas utilisée pour aller au travail; ce facteur engendre donc une diminution de l'ordre de 10% à 15% dans la prime d'une couverture complète. Quant à la classe 7, elle regroupe des assurés utilisant leur véhicule pour affaires qui, de ce fait, paient une prime d'environ 30% supérieure pour une couverture complète.

A l'opposé, les primes les plus élevées s'appliquent aux jeunes conducteurs célibataires qu'on retrouve, selon leur âge, aux classes 10 à 13 et 4; plus cet âge est bas, plus la prime est élevée. Par exemple, les données du tableau 11 montrent que les primes des jeunes hommes de 20 ans et moins (classes 10 et 11) sont environ trois fois plus élevées que celles des assurés de la classe 2; en fait, la différence sera en réalité beaucoup plus grande si on considère qu'il est peu probable que ces conducteurs bénéficient d'un dossier de cinq ans sans accident.

Par ailleurs, les primes des jeunes hommes mariés (classes 8 et 9) sont beaucoup moins élevées et se rapprochent plus de celles des classes sélectes qu'ils atteignent dès l'âge de 25 ans, tout comme les jeunes conductrices, dont les primes avant 25 ans (classes 18 et 19) sont nettement inférieures à celles d'hommes du même âge, mariés ou non.

Enfin pour la classe 6, on note un plus faible niveau de prime. Cela s'explique du fait qu'il s'agit là de conducteurs occasionnels dont la prime s'ajoute à celle du conducteur principal du véhicule.

Les données du tableau 11 font également ressortir que les différences dans les primes par classe sont moins accentuées en responsabilité civile que pour une couverture complète et que cette situation se fait particulièrement sentir au niveau des classes ayant les primes les plus élevées.

On a donc vu qu'il existe des variations importantes dans le niveau des primes payées par les assurés de différentes classes. C'est pourquoi un changement dans la classification d'un assuré en 1984 aura eu un effet significatif sur le niveau de sa prime au cours de la dernière année.

Ce fut le cas des jeunes conducteurs célibataires qui ont atteint 19, 21, 23, 25 ou 30 ans en 1984 ainsi que des hommes mariés ou des femmes qui ont atteint 21 ou 25 ans; ces assurés ont donc bénéficié d'une réduction de leurs primes supérieure à la baisse générale des tarifs. La même situation a prévalu pour un homme de moins de 30 ans qui s'est marié au cours de l'année ou pour un assuré qui a décidé de ne plus utiliser son véhicule pour aller au travail.

La classification d'un assuré en 1984 a pu également être affectée par un changement dans son dossier de conduite, ce qui aura eu pour effet de faire varier à la hausse ou à la baisse le niveau de sa prime, selon qu'il aura été gratifié d'un moins bon ou d'un meilleur dossier.

A cet égard, le tableau 12 de la page 68 illustre les primes moyennes exigées en 1984 par l'ensemble des assureurs pour différents dossiers de conduite. Les primes illustrées sont celles d'un assuré de classe 2 conduisant un véhicule de groupe 7 pour la garantie de responsabilité civile et pour une couverture complète.

TABLEAU 12

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTS DOSSIERS DE CONDUITE

	Responsabilité civile		Couverture complète	
Dossier	Prime	R*	Prime	R*
6	150	0,97	380	0,97
5	155	1,00	392	1,00
4	182	1,17	483	1,23
3	185	1,19	492	1,26
2	208	1,34	555	1,42
1	229	1,48	618	1,58
0	269	1,74	712	1,82

* Rapport de la prime du dossier sur celle du dossier de base ou de référence (dossier 5).

Notes : - Il s'agit des primes moyennes exigées d'un assuré de classe 2 conduisant un véhicule de groupe 7.

- Pour une définiton des dossiers, voir l'annexe 2, page 120.

Les données de ce tableau font voir qu'il existe des écarts assez importants dans les primes par dossier de conduite surtout lorsqu'il s'agit de dossiers de deux ans ou moins sans accident. On note également que, comme pour les classes de conducteurs, les écarts dans les primes sont moins prononcés en responsabilité civile que pour une couverture complète.

Le peu de différence observée dans les primes des dossiers 6 et 5 ainsi que dans celles des dossiers 4 et 3 s'explique du fait que peu d'assureurs ont recours à des dossiers de six ou quatre ans sans accident et que la majorité ne réfère qu'aux dossiers 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. On doit souligner également que la plupart des assureurs attribuent à un nouveau conducteur un dossier de trois ans sans accident s'il a suivi un cours de conduite.

On voit donc qu'un assuré qui aura en 1984 ajouté à son expérience de conduite sans accident aura, dans les limites reconnues par les assureurs, bénéficié d'une réduction additionnelle de sa prime. Par contre, celui qui aura été impliqué dans un accident de nature à affecter son dossier, aura vu sa prime s'accroître de façon importante.

Cette dernière possibilité est toutefois assez rare car la plupart des assureurs pardonnent un premier accident à leurs assurés ayant un dossier d'au moins cinq ans sans accident; de plus, lorsqu'ils tiennent compte d'un accident, ils ne déclassent pas l'assuré nécessairement au dossier 0. Les pratiques des assureurs en la matière sont donc avantageuses pour les assurés si on considère les différences de primes illustrées au tableau 12.

On doit aussi signaler que des assurés échappent à une augmentation de prime à la suite d'un accident, en changeant d'assureur et en ne révélant pas cette situation; beaucoup d'assureurs ne vérifient pas l'information fournie à cet égard par un nouvel assuré.

Étant donné les pratiques des assureurs en la matière, on retrouve donc la très grande majorité (environ 90%) des assurés classés aux meilleurs dossiers de conduite (dossier 5 ou 6), ce qui fait que la classification selon le dossier de conduite a, en pratique, peu d'effet sur le niveau des primes des assurés même si, en théorie, les primes établies par les assureurs varient de façon significative selon ce dossier.

Dans ce contexte, on peut également penser que les changements dans la classification des assurés selon leur dossier de conduite ont été peu nombreux en 1984 et que ce facteur a eu peu d'effet sur l'évolution des primes des assurés au cours de la dernière année.

Il y a finalement un dernier élément qui a pu influencer le niveau de la prime payée par un assuré et c'est un changement dans la classification de son véhicule. Une nouvelle classification peut survenir lorsqu'un assuré change son véhicule ou lorsque le véhicule atteint un certain âge.

Le tableau 13 de la page 71 illustre les primes exigées en 1984 par l'ensemble des assureurs pour différents groupes de véhicules. Les primes illustrées sont celles d'un assuré de classe 2 possédant un dossier de cinq ans sans accident pour la garantie de responsabilité civile et pour une couverture complète.

Les données de ce tableau sont évidemment incomplètes puisqu'il existe une grande diversité de types de véhicules constituant le parc automobile; également elles sont établies à partir des pratiques de la majorité des assureurs quant au regroupement des véhicules qui ne sont pas nécessairement celles de tous les assureurs. Elles permettent toutefois de donner une bonne indication de l'effet de la classification du véhicule sur le niveau de la prime.

On y voit que plus un véhicule est récent, plus le groupe qui lui est attribué est élevé et plus la prime l'est aussi; cette situation est le reflet d'une classification axée principalement sur la valeur du véhicule.

TABLEAU 13

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1984 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTS GROUPES DE VÉHICULES

Groupe	Exemples	Responsabilité civile		Couverture complète	
		Prime	R*	Prime	R*
1	Mercury Comet 1977; Pontiac Astre 1977	95	0,61	189	0,48
2	Chevette Scooter 1977; Toyota Célica 1977	104	0,67	209	0,53
3	Plymouth Fury 1977; Ford Granada 1977	112	0,72	234	0,60
4	Pontiac Acadian 1978; Ford Fiesta 1978	124	0,80	267	0,68
5	Pontiac Lemans 1979; Mercury Zephir 1979	135	0,87	305	0,78
6	Renault 5 1981; Mercury Marquis 1979	147	0,95	347	0,89
7	Ford Granada 1982; Chevrolet Malibu 1981	155	1,00	392	1,00
8	Ford Escort et Plymouth Reliant 1984	160	1,03	440	1,12
9	Toyota Camry 1984; Honda Accord 1984	164	1,06	514	1,31
10	Ford Thunderbird 1984; Toyota Cressida 1984	171	1,10	590	1,51
11	Chevrolet Camaro 1984; Pontiac Fiero 1984	174	1,12	666	1,70
12	Mazda RX-7 1984; Toyota Supra 1984	177	1,14	741	1,89

* Rapport de la prime du groupe à celle du groupe de base ou de référence (groupe 07).

Notes :
- Il s'agit des primes exigées d'un assuré de classe 2 possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.
- Les groupes illustrés dans ce tableau sont les principaux groupes utilisés par la majorité des assureurs.
- Les exemples de véhicules donnés pour chaque groupe sont basés sur la classification adoptée par la majorité des assureurs; certains assureurs peuvent toutefois classifier différemment ces types de véhicules.

On note également que pour des véhicules de même année, le groupe peut varier de façon importante selon la marque et le modèle. Encore ici, on doit voir l'effet de la valeur des véhicules mais aussi de certaines caractéristiques qui leur sont propres en regard d'expérience de sinistres; les assureurs ont commencé à tenir compte, en partie, de ce dernier aspect dans la classification des véhicules depuis 1982. C'est ainsi, par exemple, qu'on observe que les primes demandées pour des véhicules de type sport sont plus élevées que celles des autres types de véhicules.

Les données du tableau 13 confirment également que la classification des véhicules a beaucoup moins d'effet dans la tarification de la garantie de responsabilité civile. En fait, l'effet des groupes de véhicules se fait surtout sentir sur la tarification des garanties de collision et d'accident sans collision ni versement ce qui explique les écarts de primes plus importants observés pour une couverture complète.

On voit donc qu'il y a des écarts dans les primes chargées par les assureurs selon le type de véhicule conduit par l'assuré. C'est pourquoi un assuré ayant changé son véhicule en 1984 pour un modèle neuf ou plus récent aura fort probablement vu sa prime être augmentée au cours de la dernière année. Par ailleurs, un assuré dont le véhicule a pris de l'âge en 1984 a pu bénéficier d'une réduction additionnelle de sa prime si ce vieillissement a eu pour effet de changer la classification du véhicule.

En résumé, on a vu dans cette seconde section du chapitre 5 que le niveau des primes payées par les assurés a baissé en 1984, mais que la situation particulière à chaque assuré a pu varier surtout s'il y a eu un changement dans sa classification.

5.3 LES PRIMES MOYENNES EXIGÉES ET LES DIFFÉRENCES ENTRE ASSUREURS

Pour être en mesure d'analyser le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs, on doit évaluer le niveau moyen des primes qu'ils recevront en regard des polices émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Ces primes moyennes sont alors comparées aux coûts correspondants qu'on a estimé au chapitre 4.

L'évaluation des primes moyennes est faite pour chaque assureur à partir de son plus récent manuel de tarifs déposé à la fin de 1984 et en tenant compte de la configuration de son portefeuille d'assurés. On estime ensuite les primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs à partir des primes de tous les assureurs et de la distribution des parts de marché.

C'est ainsi qu'on évalue à 421 $ la prime moyenne exigée en 1984 par l'ensemble des assureurs pour une couverture complète de voitures de tourisme (toutes limites, toutes franchises). Cette prime moyenne est d'environ 8,5% inférieure à la prime correspondante de 1983.

Cette diminution de la prime moyenne des voitures de tourisme est le reflet de la baisse dans les tarifs appliquée par les assureurs en 1984, qu'on a analysée à la section 5.1, mais elle tient compte aussi de l'évolution dans la classification des assurés et de leurs véhicules. C'est ainsi qu'en plus de la réduction des tarifs estimée à environ 11% pour une couverture complète, on estime que le déplacement des assurés vers de meilleures classes de conducteurs ou des meilleurs dossiers de conduite a eu pour effet de réduire d'environ 3% les primes moyennes exigées par les assureurs, mais que le rajeunissement du parc automobile assuré a contribué à hausser ces primes d'environ 5%.

Les primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs ont également été évaluées par territoire et pour chacune des principales garanties. Elle sont illustrées au tableau 17 du chapitre 6.

Pour les véhicules utilitaires, on évalue à 530 $ la prime moyenne exigée en 1984 par l'ensemble des assureurs pour une couverture complète (toutes limites, toutes franchises). Il s'agit d'une hausse d'environ 1% par rapport à la prime moyenne correspondante évaluée en 1983. Cette augmentation de la prime, malgré la diminution des tarifs en 1984, s'explique par l'effet du rajeunissement du parc de véhicules utilitaires au cours de la dernière année.

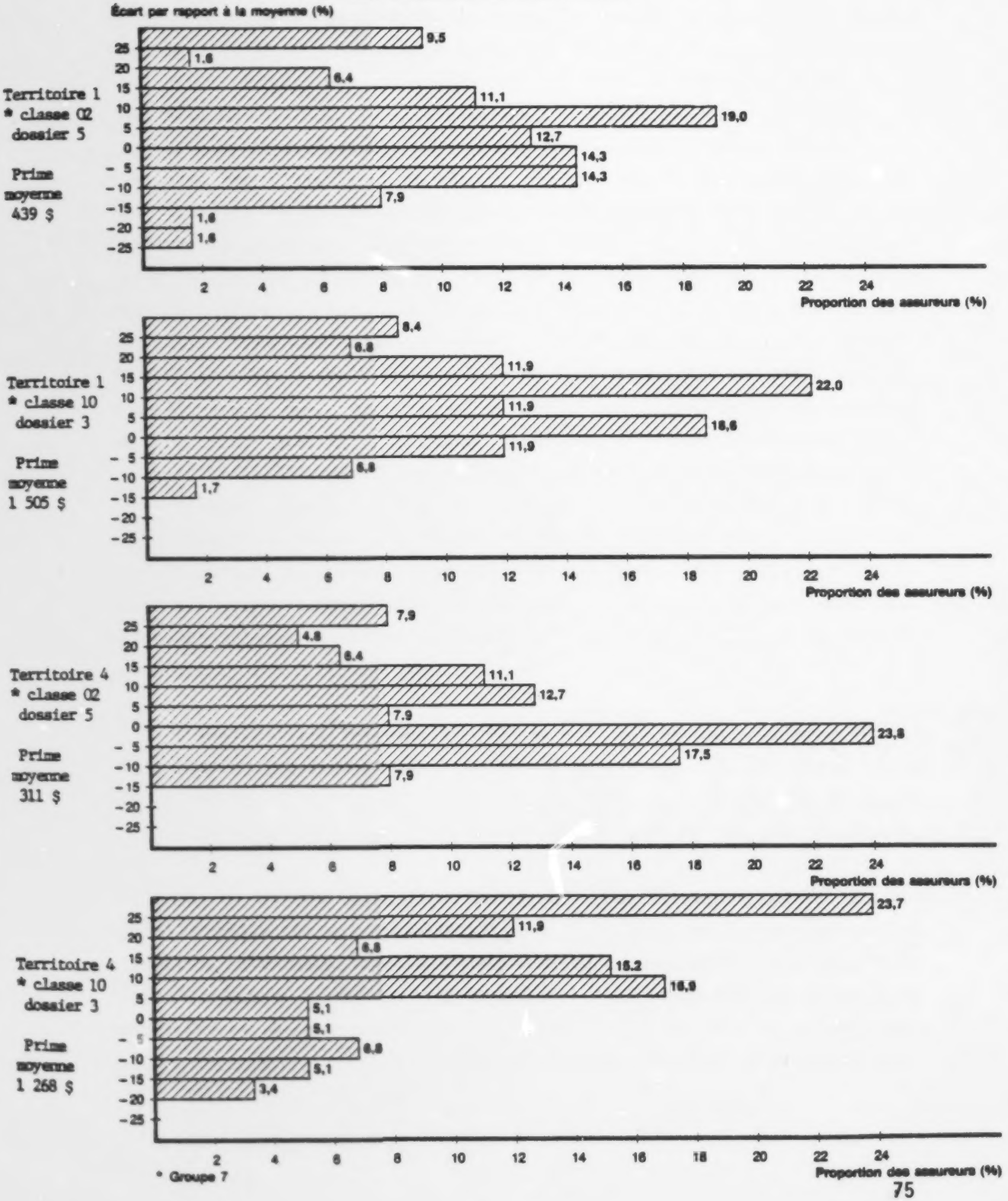
Les primes moyennes des véhicules utilitaires ont aussi été évaluées par territoire et pour chacune des principales garanties. Elles sont illustrées au tableau 19 du chapitre 6.

Le calcul des primes moyennes exigées par chaque assureur, en plus de servir à l'appréciation du fondement de la tarification, permet également d'analyser les différences dans les primes exigées par les assureurs.

A cet égard, l'histogramme du tableau 14 à la page 75 illustre la distribution des assureurs de voitures de tourisme selon le niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs. Cette distribution a été faite pour deux classes d'assurés extrêmes, à savoir la classe 2 où on retrouve la plus forte concentration d'assurés et la classe 10 des très jeunes conducteurs, ainsi que pour deux territoires, soit celui de la grande région de Montréal (territoire 1) et celui des Cantons de l'Est (territoire 4).

TABLEAU 14

DISTRIBUTION DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGÉES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS



* Groupe 7

Les données du tableau 14 révèlent que le niveau des primes exigées par la plupart des assureurs s'éloigne peu de la moyenne quoique pour un certain nombre d'assureurs l'écart est plus prononcé, se situant surtout au-dessus de la moyenne.

On note également que la concentration autour de la moyenne est beaucoup plus forte pour les primes des assurés de la classe 2 que pour ceux de la classe 10. C'est ainsi que, pour les assurés de la classe 2, 60% des assureurs exigent des primes, dans le territoire 1, qui se situent à l'intérieur d'un intervalle de ±10% de la prime moyenne de l'ensemble des assureurs alors que cette proportion n'est que de 49% pour les assurés de la classe 10. Dans le territoire 4, l'écart est encore plus important alors que les proportions correspondantes d'assureurs sont respectivement de 62% et 34%.

Il ne faut pas s'étonner de cette situation puisqu'il est fort plausible que la concurrence soit plus intense pour des assurés que les assureurs considèrent comme de meilleurs risques et que par conséquent, les différences dans les primes soient moins importantes. On observe d'ailleurs que pour des assurés de classe 10, environ 80% des assureurs exigent des primes au dessus de la moyenne confirmant qu'ils ne s'intéressent pas vraiment à cette clientèle.

Lorsqu'on regroupe tous les assurés et tous les territoires, on évalue à environ 65% la proportion d'assureurs qui exigent des primes se situant à l'intérieur de ±10% de la prime moyenne de l'ensemble des assureurs pour les voitures de tourisme.

En somme, le marché est très concurrenciel et dans ce contexte, on doit s'attendre à ce que les primes chargées par la majorité des assureurs, principalement pour les meilleures classes d'assurés, diffèrent peu; quant aux assureurs dont les primes sont nettement supérieures à la moyenne, on peut penser qu'ils accaparent une faible part du marché et que leur volume d'affaires est donc peu élevé.

Cela ne veut toutefois pas dire que la plupart des assureurs chargent les mêmes primes car on note encore des différences significatives dans les primes exigées par les assureurs aux différentes catégories d'assurés. Les assurés ont donc toujours avantage à demeurer conscients de ces différences dans la recherche d'un assureur.

A titre indicatif, le tableau 15 de la page 78 illustre, pour certains types d'assurés du territoire de Montréal, la prime la plus basse et la prime la plus élevée qu'on retrouve dans les plus récents manuels de tarifs déposés par les assureurs pour la garantie de responsabilité et pour une couverture complète.

On y voit que l'écart dans les primes demandées pour un même assuré est important même si en pratique, comme on l'a mentionné précédemment, la plupart des assureurs qui soutiennent la concurrence ont des primes qui se situent près ou en dessous de la moyenne.

Pour les véhicules utilitaires, il existe également des différences dans les primes exigées par les assureurs, quoique dans ce marché la concurrence apparait moins intense alors qu'un nombre beaucoup plus petit d'assureurs s'y intéresse réellement.

C'est ainsi que pour ces véhicules, on observe que seulement 39% des assureurs exigeaient en 1984 des primes pour une couverture complète se situant dans une intervalle de ±10% de la prime moyenne de l'ensemble des assureurs y faisant affaires.

Comme pour les voitures de tourisme, nous illustrons à titre indicatif au tableau 16 de la page 79 la prime la plus basse et la prime la plus élevée qu'on retrouve dans les plus récents manuels de tarifs déposés par les assureurs pour certaines catégories de véhicules utilitaires dans le territoire de Montréal.

TABLEAU 15

NIVEAU MINIMAL ET MAXIMAL DES PRIMES EXIGÉES PAR LES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME POUR CERTAINS TYPES D'ASSURÉS DU TERRITOIRE DE MONTRÉAL

	Prime la plus basse		Prime moyenne	Prime la plus élevée	
	$	Δ *	$	$	Δ *
Classe 2 ⇒ dossier 5					
Responsabilité civile	143	⇒18,8	176	302	+71,6
Couverture complète	330	⇒24,8	439	630	+43,5
Classe 2 ⇒ dossier 3					
Responsabilité civile	172	⇒18,1	210	354	+68,6
Couverture complète	433	⇒21,3	550	761	+38,4
Classe 10 ⇒ dossier 3					
Responsabilité civile	407	⇒19,7	507	863	+70,2
Couverture complète	1 335	⇒11,3	1 505	2 284	+51,8

* Variation en pourcentage par rapport à la prime moyenne exigée par l'ensemble des assureurs.

TABLEAU 16

NIVEAU MINIMAL ET MAXIMAL DES PRIMES EXIGÉES PAR LES ASSUREURS

POUR CERTAINES CATÉGORIES DE VÉHICULES UTILITAIRES

DANS LE TERRITOIRE DE MONTRÉAL

	Prime la plus basse		Prime moyenne	Prime la plus élevée	
	$	Δ*	$	$	Δ*
Classe 36, dossier 3					
Responsabilité civile	126	-33,3	189	237	+25,4
Couverture complète	330	-33,6	497	604	+21,5
Classe 36, dossier 0					
Responsabilité civile	190	-33,3	285	356	+24,9
Couverture complète	500	-32,2	738	895	+21,3
Classe 47, dossier 3					
Responsabilité civile	250	-32,1	368	531	+44,3
Couverture complète	461	-33,2	690	968	+40,3
Classe 47, dossier 0					
Responsabilité civile	376	-32,4	556	795	+43,0
Couverture complète	697	-32,5	1 033	1 498	+45,0

* Variation en pourcentage par rapport à la prime moyenne exigée par l'ensemble des assureurs.

CHAPITRE 6

LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION DE 1984

Dans ce dernier chapitre, nous évaluerons le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs, en comparant le niveau moyen des primes à l'estimé des coûts pour les polices émises ou renouvelées en 1984 en vertu de cette tarification. On a vu aux chapitres 4 et 5 de quelle façon ces primes et ces coûts ont été établis.

Cette évaluation est faite pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur; elle porte sur les principales garanties de l'assurance des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires.

Nous analyserons, d'abord, la relation entre les primes et les coûts des voitures de tourisme, puis celle relative aux véhicules utilitaires.

6.1 LES VOITURES DE TOURISME

Au tableau 17 de la page 82, les primes moyennes exigées sont comparées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs ayant pratiqué l'assurance des voitures de tourisme au Québec en 1984. Cette comparaison est faite pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

Les données de ce tableau font ressortir que la prime moyenne exigée au Québec pour une couverture complète est inférieure de 13,0% aux coûts estimés. La même comparaison effectuée en 1983 révélait que la prime moyenne était de 8,6% supérieure au coût estimé.

Ce changement dans la suffisance de la prime par rapport au coût s'explique par la réduction apportée par les assureurs à leurs tarifs en 1984 et par la croissance des coûts. C'est ainsi que les primes moyennes

TABLEAU 17

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMÉS
POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS
VOITURES DE TOURISME

	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
Territoires	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
1	170 $	195 $	196 $	237 $	103 $	125 $	469 $	557 $	-16%
2	135	147	156	178	69	73	360	398	-10%
3	145	177	169	228	85	96	399	501	-20%
4	120	130	156	184	61	68	337	382	-12%
5	130	136	172	200	71	74	373	410	- 9%
6	144	156	216	280	79	82	439	518	-15%
7	155	154	199	207	109	94	463	455	2%
8	146	164	222	247	91	93	459	504	- 9%
9	124	137	160	206	61	65	345	408	-15%
10	131	125	190	223	69	65	390	413	- 5%
11	146	132	209	216	114	116	469	464	1%
Ensemble du Québec	151	167	183	218	87	99	421	484	
Différence en % des coûts estimés	-9,6%		-16,1%		-12,1%		-13,0%		

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

exigées des polices émises ou renouvelées en 1984 sont inférieures à celles exigées en 1983 et que les coûts estimés pour ces polices sont supérieurs à ceux estimés en 1983.

La situation observée dans l'ensemble du Québec pour une couverture complète s'applique également pour chacune des garanties. La déficience de la prime par rapport au coût est de 9,6% en responsabilité civile, de 16,1% en collision et de 12,1% en accident sans collision ni versement. La même comparaison effectuée en 1983 montrait un excédent de la prime sur le coût de 14,4% en responsabilité civile et de 10,5% en collision alors qu'en accident sans collision ni versement, la prime était de 4,3% inférieure au coût.

On note donc une détérioration dans chacune des garanties, particulièrement en collision où la baisse des primes en 1984 a été plus prononcée. Par contre, en accident sans collision ni versement, la baisse de la prime a été beaucoup moins importante en 1984 et le coût estimé a moins augmenté, ce qui explique une variation moins forte par rapport à 1983.

C'est en responsabilité civile, protection obligatoire en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, qu'on observe la moins grande déficience de la prime par rapport au coût, soit 9,6%. Par contre, c'était également cette garantie qui montrait en 1983 le plus grand excédent de la prime sur le coût, soit 14,4%. On voit donc que les résultats de cette garantie continuent à être les meilleurs.

Lorsqu'on analyse la relation entre la prime et le coût dans chaque territoire, on y note des variations importantes par rapport à la situation pour l'ensemble du Québec.

C'est ainsi que, comme l'illustrent les données du tableau 17, les primes moyennes exigées sont supérieures aux coûts estimés dans deux territoires, soient le territoire 7 (Saguenay - Lac-St-Jean) et le

territoire 11 (Abitibi - Témiscamingue). Il s'agit d'ailleurs de deux territoires qui étaient autrefois regroupés par les assureurs dans leur tarification.

Cette situation particulière à ces deux territoires est due, pour le territoire 7, à un excédent important (environ 16%) de la prime sur le coût pour la garantie d'accident sans collision ni versement et, pour le territoire 11, à un même excédent (environ 11%) pour la garantie de responsabilité civile. On observe en plus, pour ces deux territoires, un meilleur équilibre entre les primes et les coûts des autres garanties.

Dans tous les autres territoires, les primes moyennes exigées sont inférieures aux coûts estimés pour une couverture complète. La marge varie sensiblement par territoire, principalement lorsqu'on analyse cette situation par garantie.

C'est dans le territoire 3 (région de Hull) qu'on retrouve la déficience la plus importante (environ 20%), causée par des primes nettement inférieures aux coûts en responsabilité civile et en collision. La déficience la moins importante (environ 5%) est observée dans le territoire 10 (Rive-sud du St-Laurent de la Beauce à Rimouski) alors qu'en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement, les primes moyennes y sont supérieures aux coûts estimés.

Il y a donc des différences importantes dans les pratiques de tarification des assureurs dans chaque territoire, qui ne semblent pas être appuyées totalement par les différences de coûts qu'on y retrouve.

On a donc vu que les réductions de primes appliquées par les assureurs en 1984, dans un contexte où les coûts étaient en hausse, ont contribué à ce que les primes moyennes exigées deviennent inférieures aux coûts estimés en 1984. Pour une couverture complète, cette déficience des primes est de 13,0% par rapport aux coûts.

On peut donc en déduire que la tarification pratiquée par les assureurs, selon les plus récents manuels de tarifs déposés en 1984, sera déficitaire, puisque l'écart mentionné ci-dessus ne sera que partiellement compensé par les revenus de placements générés par les primes perçues.

Cette évaluation de la rentabilité des affaires souscrites par les assureurs en vertu de leur plus récente tarification à la fin de 1984 prend pour acquis que cette tarification demeurera en vigueur pour un an et que les coûts continueront à augmenter en 1985, comme nous l'avons décrit au chapitre 4. Cette rentabilité variera, bien sûr, si les assureurs apportent de nouveaux changements à leurs tarifs et si l'expérience de coûts se développe de façon différente.

En matière de révision de tarifs, on observe que la tendance à la baisse s'est poursuivie dans les derniers mois de 1984 et au début de 1985; des assureurs, dont certains importants, ont de nouveau réduit leurs primes. Il est donc plus que probable que notre évaluation de la déficience de la tarification des assureurs se matérialise et que cette déficience soit même plus élevée si la tendance à la baisse des primes persiste en 1985.

La situation que nous venons d'analyser a trait au marché de l'assurance automobile au Québec pris dans son ensemble. Il existe, bien sûr, des différences dans les résultats par assureurs tel que l'illustre le tableau 18 à la page 86.

Dans ce tableau, les primes moyennes exigées sont comparées aux coûts estimés pour chacun des assureurs de voitures de tourisme. Un certain nombre d'assureurs n'ont pas fait l'objet d'une telle évaluation parce que leur volume d'affaires était trop peu important pour qu'on puisse y attacher un minimum de crédibilité. Par ailleurs, les 56 assureurs illustrés au tableau 18 accaparaient environ 95% du marché en 1984.

TABLEAU 18

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
1	176	146	225	192	103	93	504	431	17
2	239	180	231	226	103	105	573	511	12
3	204	172	190	196	84	89	478	457	5
4	164	163	192	201	105	81	461	445	4
5	170	174	200	188	114	111	484	473	2
6	180	161	235	251	105	99	520	511	2
7	174	180	227	246	129	97	530	523	1
8	178	179	200	212	91	72	469	463	1
9	150	154	181	183	90	85	421	422	0
10	174	176	217	221	104	101	495	498	-1
11	182	174	230	238	106	114	518	526	-2
12	180	178	240	237	98	113	518	528	-2
13	206	166	216	232	77	116	499	514	-3
14	161	166	160	178	97	90	418	434	-4
15	137	152	163	169	83	80	383	401	-4
16	175	196	228	245	106	101	509	542	-6
17	137	132	178	226	64	48	379	406	-7
18	172	166	197	221	89	105	458	492	-7
19	173	177	156	194	96	98	425	469	-9
20	151	180	205	229	124	118	480	527	-9

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

TABLEAU 18 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
21	161	171	187	251	134	107	482	529	-9
22	171	169	185	232	102	108	458	509	-10
23	164	172	190	246	97	102	451	520	-13
24	157	188	212	246	104	112	473	546	-13
25	157	193	192	207	98	121	447	521	-14
26	130	152	175	210	68	78	373	440	-15
27	134	152	170	218	77	81	381	451	-16
28	136	155	187	227	80	96	403	478	-16
29	169	184	183	248	104	109	456	541	-16
30	164	180	193	250	94	109	451	539	-16
31	164	186	223	270	105	127	492	583	-16
32	142	176	176	212	86	107	404	495	-18
33	152	177	186	235	90	110	428	522	-18
34	137	182	190	231	90	103	417	516	-19
35	147	180	190	248	90	100	427	528	-19
36	172	194	200	257	104	138	476	589	-19
37	165	213	205	242	116	147	486	602	-19
38	132	165	171	220	76	90	379	475	-20
39	137	174	176	223	75	90	388	487	-20
40	144	192	195	231	91	113	430	536	-20

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

TABLEAU 18 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS
DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
41	154	187	194	247	90	113	438	547	-20
42	127	154	153	216	75	80	355	450	-21
43	143	167	155	222	86	96	384	485	-21
44	132	152	181	240	64	87	377	479	-21
45	173	223	189	244	113	132	475	599	-21
46	168	197	211	283	108	135	487	615	-21
47	162	168	156	223	67	101	385	492	-22
48	147	191	190	263	106	115	443	569	-22
49	139	166	177	244	77	100	393	510	-23
50	144	181	165	236	96	111	405	528	-23
51	167	208	200	260	82	117	449	585	-23
52	143	176	198	266	85	115	426	557	-24
53	137	188	167	224	88	110	392	522	-25
54	144	179	183	254	73	104	400	537	-26
55	150	204	183	271	91	125	424	600	-29
56	141	186	157	250	83	115	381	551	-31

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

Les données de ce tableau confirment les différences significatives entre les assureurs dans la relation de leurs primes et de leurs coûts. C'est ainsi qu'à un extrême, l'assureur no 1 exige des primes qui sont supérieures à ses coûts par environ 17% alors qu'à l'autre extrême, l'assureur no 56 exige des primes d'environ 31% inférieures à ses coûts. On observe toutefois que la majorité des assureurs (47 sur 56) ont des primes inférieures aux coûts.

Ces variations dans les résultats par assureur s'expliquent par les différences dans les primes entre les assureurs, comme on l'a vu au chapitre 5, mais aussi par des différences dans leurs coûts respectifs.

A cet égard, il est important de souligner que l'analyse par assureur est faite à partir du plus récent manuel de tarifs déposé en 1984 et que la date d'entrée en vigueur de cette tarification a une influence sur le niveau des primes et des coûts des assureurs; elle explique, en partie, les variations observées au tableau 18.

C'est ainsi que les primes moyennes des assureurs ayant changé leur tarification dans les derniers mois de 1984 sont susceptibles d'être plus basses que celles des autres assureurs, étant donné la tendance à la baisse dans les tarifs qui a prévalu tout au long de 1984. Il s'agit, pour la plupart, d'assureurs qui ont modifié plus d'une fois leur tarification, pour lesquels on observe un niveau moyen de primes inférieur d'environ 5% à celui de l'ensemble des assureurs.

Quant aux coûts estimés, ils sont d'autant plus élevés que la date d'entrée en vigueur de la tarification analysée a été tardive en 1984, du fait que les coûts étaient en hausse cette année-là.

Dans ce contexte de primes à la baisse et de coûts à la hausse, on doit donc s'attendre à ce que l'écart déficitaire observé dans la tarification des assureurs soit plus prononcé lorsque cette tarification est plus récente.

C'est ce qu'on observe d'ailleurs lorsqu'on analyse la tarification des assureurs selon le moment de son entrée en vigueur. C'est ainsi que pour les 29 assureurs dont la tarification date de la première moitié de l'année 1984, les primes sont inférieures aux coûts de 7% en moyenne alors que pour les 27 assureurs ayant modifié leur tarification dans la seconde moitié de 1984, cette déficience de la prime par rapport au coût est en moyenne de 16%.

On note d'ailleurs que la tarification de 70% des assureurs dont la déficience de la prime est supérieure à 20% au tableau 18, a été mise en vigueur dans les derniers mois de 1984. A l'opposé, celle de tous les assureurs, dont les primes sont supérieures aux coûts, date des premiers mois de 1984.

On peut s'attendre à ce que les assureurs qui n'ont pas modifié leur tarification depuis les premiers mois de 1984 le fassent prochainement. Cela contribuera à accentuer l'écart déficitaire observé entre les primes et les coûts des assureurs. Comme on l'a mentionné précédemment, la tendance à la baisse dans les primes semblait se poursuivre au début de 1985.

6.2 LES VÉHICULES UTILITAIRES

Au tableau 19 de la page 92, les primes moyennes exigées sont comparées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs ayant pratiqué l'assurance des véhicules utilitaires en 1984. Cette comparaison est faite pour différents territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

On y voit que, pour une couverture complète, il existe presqu' un équilibre entre la prime et le coût, puisque la prime moyenne exigée n'est inférieure que de 0,6% au coût estimé. La même comparaison effectuée en 1983 montrait que la prime était inférieure au coût estimé par environ 0,4%. La situation a donc peu changé en 1984.

Cela s'explique par le fait que la prime moyenne et le coût estimé n'ont que peu varié en 1984. On a vu au chapitre 5 que les modifications à la tarification des véhicules utilitaires n'ont pas été importantes en 1984. Quant au coût, il est estimé à un niveau sensiblement identique à celui de 1983, du fait que l'expérience réelle des années 1982 et 1983 s'est révélée meilleure que prévu et que cela a contrebalancé la hausse de 1984. En fait, le coût estimé de 1983 avait été surévalué.

L'équilibre observé entre la prime et le coût d'une couverture complète ne se retrouve pas lorsqu'on analyse les résultats pour chacune des garanties. C'est ainsi qu'en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement, la prime moyenne excède le coût estimé de 10,1% et de 13,4% respectivement alors que la situation inverse prévaut en collision où la prime est inférieure de 12,4% au coût. De tels écarts existaient en 1983 dans les résultats par garantie, mais ils étaient alors beaucoup moins prononcés.

La situation observée par territoire diffère peu de celle de l'ensemble du Québec. Il y a un bon équilibre entre les primes et les coûts de la couverture complète mais des écarts substantiels dans les résultats par garantie.

TABLEAU 19

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMÉS

POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VÉHICULES UTILITAIRES

Territoires	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
1,2	208 $	198 $	230 $	263 $	138 $	124 $	576 $	585 $	- 2
3,4,5,9	159	137	218	245	75	67	452	449	1
6,7,10,11	183	161	276	317	104	80	563	558	1
8	114	114	168	192	129	106	411	412	-
Ensemble du Québec	186	169	234	267	110	96	530	532	
Différence en % des coûts estimés	+10,1%		-12,4%		+13,4%		-0,6%		

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

On constate donc que la tarification des véhicules utilitaires est demeurée rentable en 1984. Le léger écart entre la prime et le coût d'une couverture complète sera plus que compensé par les revenus de placements générés par les primes souscrites.

Il s'agit, ici aussi, d'une évaluation de la situation du marché de l'assurance des véhicules utilitaires pris dans son ensemble. Il existe des différences entre les assureurs dans la relation entre leurs primes et leurs coûts.

C'est ce qu'illustre le tableau 20 où les primes moyennes sont comparées aux coûts estimés pour chacun des assureurs ayant pratiqué l'assurance des véhicules utilitaires en 1984. Comme pour les voitures de tourisme, certains assureurs n'ont pas fait l'objet d'une telle évaluation puisque leur volume d'affaires était beaucoup trop petit pour y attacher un minimum de crédibilité. Par ailleurs, les 41 assureurs illustrés au tableau 20 ont accaparé plus de 95% du marché en 1984.

Les données de ce tableau montrent qu'il y a des écarts importants entre les assureurs dans la relation de leurs primes et de leurs coûts. A un extrême, l'assureur no 1 exige, pour une couverture complète, des primes supérieures de 29% à ses coûts alors qu'à l'autre extrême, les primes exigées par l'assureur no 41 sont inférieures de 31% à ses coûts. Dans l'ensemble, 16 assureurs ont des primes supérieures à leurs coûts alors que c'est l'inverse pour 25 assureurs.

Ces écarts dans les résultats par assureur s'explique de la même façon que pour les voitures de tourisme, soit par des différences entre les assureurs dans le niveau de leurs primes et leurs coûts. Pour les véhicules utilitaires, la différence dans les primes est particulièrement importante, comme on l'a vu au chapitre 5, et la compétition entre les assureurs est beaucoup moins intense.

TABLEAU 20

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS
DES ASSUREURS DE VÉHICULES UTILITAIRES

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
1	187	185	347	272	164	86	698	543	29
2	231	168	254	246	136	96	621	510	22
3	232	168	242	231	121	96	595	495	20
4	219	158	253	238	112	91	584	487	20
5	248	214	323	319	167	98	738	631	17
6	227	167	260	257	122	97	609	521	17
7	216	166	252	249	118	87	586	502	17
8	181	169	255	250	125	92	561	511	10
9	230	178	249	282	137	103	616	563	9
10	206	168	246	252	104	94	556	514	8
11	211	173	235	268	131	98	577	539	7
12	199	168	263	273	116	101	578	542	7
13	176	160	221	227	113	93	510	480	6
14	203	168	243	259	103	94	549	521	5
15	201	160	212	252	121	96	534	508	5
16	162	169	231	262	158	98	551	529	4
17	162	181	265	265	117	105	544	551	-1
18	192	178	238	271	110	99	540	548	-1
19	161	165	248	254	94	93	503	512	-2
20	215	184	203	255	103	95	521	534	-2

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

TABLEAU 20 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS
DES ASSUREURS DE VÉHICULES UTILITAIRES

	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
Assureur	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Écart*
21	217	188	208	278	124	101	549	567	-3
22	206	161	191	257	104	101	501	519	-3
23	159	154	194	235	93	87	446	476	-6
24	183	203	276	298	118	110	577	611	-6
25	149	158	229	261	89	84	467	503	-7
26	134	150	232	235	89	106	455	491	-7
27	181	182	218	267	114	100	513	549	-7
28	153	170	202	263	132	94	487	527	-8
29	187	170	198	253	91	93	476	516	-8
30	159	181	246	279	105	99	510	559	-9
31	172	182	216	286	102	99	490	567	-14
32	171	173	227	271	69	101	467	545	-14
33	163	165	195	249	75	93	433	507	-15
34	166	154	199	240	42	87	407	481	-15
35	140	145	198	273	103	102	441	520	-15
36	208	214	183	306	124	98	515	618	-17
37	172	170	179	260	73	101	424	531	-20
38	211	195	164	289	81	96	456	580	-21
39	170	186	184	289	93	109	447	584	-23
40	181	225	169	256	78	98	428	579	-26
41	152	171	163	266	53	95	368	532	-31

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

CONCLUSION

La principale conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1984 est que les primes payées par les assurés québécois pour leur police d'assurance automobile ont de nouveau été réduites au cours de la dernière année. Les assureurs ont, tout au long de l'année 1984, baissé leurs tarifs et beaucoup l'ont fait plus d'une fois.

C'est ainsi que, pour les voitures de tourisme, la prime demandée pour une couverture complète a diminué d'environ 11% par rapport à 1983. Cette baisse moyenne pour l'ensemble des assureurs ne s'est pas appliquée de façon uniforme à tous les assurés. Le niveau de la prime payée par chaque assuré en 1984 a aussi varié selon l'assureur avec lequel il a fait affaires, le type de couverture souscrite et les particularités propres à sa classification.

La réduction des primes en 1984, malgré que les coûts de l'assurance automobile au Québec aient été en hausse, est le reflet de la concurrence très vive que se livrent les assureurs pour le marché des voitures de tourisme. Les marges bénéficicaires, qui se sont dégagées de la tarification à la suite de la baisse importante des coûts jusqu'au milieu de 1983, ont permis que s'intensifie cette compétition.

Par ailleurs, les modifications apportées par les assureurs à leur tarification en 1984 auront comme effet que les primes souscrites sur les polices émises ou renouvelées en 1984 ne seront pas suffisantes pour couvrir les coûts reliés à ces polices. Cette situation était inévitable dans le contexte de la remontée des coûts observée depuis le milieu de 1983 et qui, selon toute vraisemblance, se poursuivra en 1985.

C'est ainsi qu'on évalue à environ 13% la déficience des primes exigées par les assureurs pour une couverture complète, en vertu de leur plus récente tarification déposée en 1984. Cet écart ne sera que partiellement compensé par les revenus de placements que rapportent les primes souscrites; par contre, les autres revenus de placements permettront tout de même aux assureurs de réaliser des bénéfices. La situation variera, bien sûr, entre les assureurs puisqu'ils n'ont pas tous les mêmes primes ni les mêmes coûts.

Quant au marché des véhicules utilitaires, on y a observé peu de changements en 1984. Les modifications apportées par les assureurs à leur tarification ont été plus rares et les réductions de primes beaucoup plus modestes que pour les voitures de tourisme. C'est pourquoi la rentabilité de ce marché a été peu affectée en 1984; les primes souscrites pour les véhicules utilitaires, ainsi que les revenus de placements qu'elles génèrent, demeureront, pour une couverture complète, plus que suffisantes pour absorber les coûts des polices émises ou renouvelées en 1984.

Enfin, on n'a pas observé un changement d'importance en matière de classification des risques en 1984. Sur cet aspect, l'activité fut beaucoup moins fébrile qu'en 1983, alors que les nouvelles politiques de rabais des assureurs avaient contribué à accroître la diversité et l'importance de la classification des conducteurs.

Les rabais ont continué à jouer un grand rôle dans les pratiques de tarification des assureurs en 1984 et à accentuer les particularités de la classification des assurés, surtout selon leur âge. Par ailleurs, on note toujours un manque de rigueur dans la classification des assurés selon leur dossier de conduite et on a observé, en 1984, la poursuite de la réforme des territoires de tarification, particulièrement dans la région de Montréal. Quant à la classification des véhicules, elle a peu changé en 1984 de sorte qu'elle ne tient toujours que très partiellement compte de l'expérience de sinistres propre aux différents types de véhicules.

En somme, la classification des assurés et le niveau des primes qu'ils paient sont demeurés, en 1984, fortement dépendants des classes de conducteurs, donc de leur âge, leur sexe et, dans une certaine mesure, leur état civil. On est donc encore loin de la réforme en la matière annoncée en 1982 par le Groupement des assureurs automobiles.

Voilà l'essentiel des résultats de l'analyse de la tarification pratiquée en assurance automobile au Québec en 1984. Quant aux perspectives pour 1985, elles sont, pour l'instant, peu précises. D'une part, on a observé que des assureurs, dont certains importants, ont de nouveau réduit leurs primes à la fin de 1984 et au début de 1985. D'autre part, il est probable que les coûts continuent à augmenter en 1985; l'ampleur d'une telle hausse demeure toutefois imprécise.

L'évolution des coûts en 1985 pourrait jouer dans les décisions que prendront les assureurs en matière de tarification quoique, dans le contexte très concurrentiel qui prévaut dans le marché, il ne s'agit pas là nécessairement du premier critère qui guide les gestes des assureurs comme en font foi les plus récentes modifications à la baisse de la tarification.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION
ANNEXE 3	NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 7 JANVIER 1985)

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BAGOT	St-Liboire, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BEAUCE	Beauceville est, Québec
La Compagnie d'assurance BÉLAIR	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BELLECHASSE	St-Gervais, Cté Bellechasse, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie des BOIS-FRANCS	Warwick, Cté Arthabaska, Québec
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Les CLAIRVOYANTS, mutuelle d'assurance contre l'incendie	St-Césaire, Cté Rouville, Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPÉRANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de DORCHESTER	Sainte-Claire, Cté Dorchester, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTRÉAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE, mutuelle d'assurance contre l'incendie	Granby, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
L'INDUSTRIELLE Compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de KAMOURASKA	Saint-Pascal, Cté Kamouraska, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du LAC ST-JEAN EST	Notre-Dame d'Hébertville, Lac St-Jean Est, Québ.
La LAURENTIENNE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La LÉVISIENNE-ORLÉANS, mutuelle d'assurance contre l'incendie	St-Henri, Cté Lévis, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de LOTBINIÈRE	Laurier-Station, Cté Lotbinière, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie des comtés de LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC	St-Pierre-Baptiste, Cté Mégantic, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de PORTNEUF	St-Basile, Cté Portneuf, Québec
La PRÉVOYANCE Compagnie d'assurances	Montréal, Québec
Les PRÉVOYANTS DU CANADA - assurance générale	Montréal, Québec
La Compagnie d'assurances PROVINCES-UNIES	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie RICHMOND, VAL ST-FRANÇOIS	Windsor, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'indencie du comté de RIVIÈRE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Cté Rivière-du-Loup, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIÉTÉ MUTUELLE DE RÉASSURANCE du Québec	Sainte-Foy, Québec
SOCIÉTÉ NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery, Québec
L'UNION QUÉBÉCOISE, mutuelle d'assurance contre l'incendie	Trois-Rivières, Québec
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie de la VALLÉE DU RICHELIEU	St-Pierre-les-Becquets, Cté Nicolet, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie VALMONT	Waterloo, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance CANADIENNE UNIVERSELLE Limitée	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurances COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE Compagnie d'ASSURANCES générales	Toronto, Ontario
La GIBRALTAR, Compagnie d'assurances générales	London, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Company Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ÉRIÉ	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS ET L'INCENDIE DU CANADA	Toronto, Ontario
ADVOCATE general, Compagnie d'assurance du Canada	Winnipeg, Manitoba
AETNA CASUALTY DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance ALBION du Canada	Toronto, Ontario
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Willowdale, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
CANADA UNI, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
The CANADIAN SURETY Company	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GÉNÉRALE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CASUALTY DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CENTURY du Canada	Vancouver, Colombie-Britannique
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHATEAU Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHUBB du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La CITADELLE Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances COMMONWEALTH	Vancouver, Colombie-Britannique

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
CONSTITUTION du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CORNHILL du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance EATON BAIE	Toronto, Ontario
ÉCONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'ÉQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FÉDÉRATION Compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
La Compagnie d'assurance FIDÉLITÉ du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND DU CANADA	Toronto, Ontario
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GÉNÉRAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance GREAT EASTERN	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE Compagnie d'assurances	Saint-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax, Nouvelle-Ecosse
La Compagnie d'assurances HÉRALD	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
INA du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
L'INDEMNITÉ Compagnie Canadienne	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LONDON-CANADA Insurance Company	Toronto, Ontario
La LONDON ET MIDLAND Compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI & ROUVILLE	Frelihgsburg, Cté Missisquoi, Québec
NORTHUMBERLAND, Compagnie générale d'assurances	Toronto, Ontario
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
PHOENIX, Compagnie d'assurances DU CANADA	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMERIQUE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Montréal, Québec
La ROYALE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SÉCURITÉ NATIONALE Compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
SUN ALLIANCE Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
SYMONS Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Compagnie d'assurance TORONTO générale	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto, Ontario
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance ALLIANZ	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
ALLSTATE, Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Willowdale, Ontario
ALPINA Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMÉRICAINE	Dover, Delaware	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
AMERICAN MUTUAL LIABILITY Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL FIRE Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE RÉPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
La Compagnie d'assurance l'ANGLAIS-AMÉRICAINE Ltée	London, Angleterre	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CENTENNIAL Insurance Company	New York, New York	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINGENCY Limitée	Londres, Angleterre	Hamilton, Ontario
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
Association d'assurances générales mutuelles des EMPLOYEURS NATIONAUX Ltée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances FÉDÉRALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
GAN incendie accidents Compagnie française d'assurance et de réassurances incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurances GÉNÉRALES D'AMÉRIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La Compagnie d'assurance HANOVER	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
HARTFORD Fire Insurance Company	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle IDEAL	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances IRELAND Ltée	Dublin, Irlande	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MOTORS	Yonkers, New York	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La NORMAN Compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La PHOENIX, Compagnie d'assurance	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La PRUDENTIELLE Compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance SAINT-PAUL	Saint-Paul, Minnesota	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance SÉCURITÉ DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Hamilton, Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
TOKIO, Compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokio, Japon	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance publique TRAFALGAR Ltée	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
TRANSPORT D'AMÉRIQUE, Compagnie d'assurances	Dallas, Texas	Mississauga, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
TRANSPORT INDEMNITY Company	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, Compagnie d'INDEMNITÉ	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITÉ, Compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokio, Japon	Toronto, Ontario
ZURICH Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

I- LES REGLES GENERALES

A. TOUS TYPES DE VEHICULES

1. Les territoires de tarification

Territoire 1 (territoire statistique 804)

Comtés de

- Beauharnois
- Chambly
- Châteauguay
- Deux-Montagnes
- Ile-de-Montréal
- Ile-Jésus
- Laprairie
- L'Assomption
- Napierville
- Saint-Jean
- Soulanges
- Vaudreuil
- Verchères

Comtés de Terrebonne : la partie au nord et des deux côtés de la route 41.

Les villes d'Iberville, Saint-Jérôme et Lafontaine.

Territoire 2 (territoire statistique 806)

Comtés de

- Charlevoix est et ouest
- Lévis
- Montmorency
- Portneuf
- Québec

Territoire 3 (territoire statistique 802)

Le comté de Hull

Les villes de Hull, Aylmer, ville de Deschênes, Lucerne et Touraine.

Les cantons d'Eardley, Hull-ouest, Masham-nord, Wakefield et Wakefield-est.

1. Les territoires de tarification (suite)

Territoire 4 (territoire statistique 807)

Comtés de	Arthabaska	Nicolet
	Compton	Richmond
	Frontenac	Sherbrooke
	Lotbinière	Stanstead
	Mégantic	Wolfe

Territoire 5 (territoire statistique 808)

Comtés de	Argenteuil	Maskinongé
	Berthier	Montcalm
	Champlain	Papineau
	Joliette	Pontiac
	Labelle	St-Maurice

Le comté de Gatineau sans les villes et cantons inclus dans le territoire 3.

La partie du comté de Terrebonne non incluse dans le territoire 1.

Territoire 6 (territoire statistique 842)

Comtés de	Bonaventure	Matapédia
	Gaspé est et ouest	Rimouski
	Matane	

Territoire 7 (territoire statistique 860)

Comtés de	Chicoutimi
	Lac St-Jean
	Saguenay

Le territoire du nouveau Québec.

Territoire 8 (territoire statistique 850)

Iles-de-la-Madeleine

1. Les territoires de tarification (suite)

Territoire 9 (territoire statistique 815)

Comtés de	Bagot	Richelieu
	Brome	Rouville
	Drummond	St-Hyacinthe
	Huntingdon	Shefford
	Missisquoi	Yamaska

Le comté d'Iberville, sans la ville d'Iberville.

Territoire 10 (territoire statistique 843)

Comtés de	Beauce	Kamouraska
	Bellechasse	Montmagny
	Dorchester	Rivière du Loup
	L'Islet	Témiscouata

Territoire 11 (territoire statistique 861)

Les circonscriptions d'Abitibi et de Témiscamingue.

Notes

Les territoires décrits précédemment sont ceux utilisés par la majorité des assureurs sauf pour le territoire 1 (région métropolitaine de Montréal) pour lequel la plupart des assureurs apportent des subdivisions.

Ces subdivisions du territoire de Montréal sont toutefois trop variées pour qu'on puisse en dégager de nouveaux territoires uniformément utilisés et les décrire ici.

Par ailleurs, certains assureurs ne reconnaissent pas les nouveaux territoires 9, 10 et 11 et les regroupent toujours respectivement avec les territoires 4, 6 et 7.

2. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Les dossiers reconnus par les assureurs sont :

Dossier de conduite	Définition
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

La majorité des assureurs utilisant cinq dossiers, soient les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Les dossiers de 4 et 6 ans sans accident ne sont utilisés que par certains assureurs.

Un accident est défini comme tout évènement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'une voiture.

2. Les dossiers de conduite (suite)

Notes:

1- Ne sont pas considérés comme résultant d'un accident:

a) les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures;

b) les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement;

c) le paiement total au chapître A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe;

d) les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

2- Un accident mettant en jeu la garantie de responsabilité civile n'influence pas la prime de collision ou tous risques. Un accident impliquant des dommages par collision n'influence pas la prime de responsabilité civile.

3- Seuls les dommages par collision influençent les primes de la couverture tous risques.

Lorsque survient un premier accident et que l'assuré détient un dossier de six ou cinq ans sans accident, quelques assureurs seulement considèrent cet accident lors du renouvellement et augmentent la prime en conséquence. La plupart des assureurs ne tiennent pas compte du premier accident et ne changent le dossier de l'assuré que si un autre accident survient au cours d'une certaine période. Quelques assureurs ne "pardonnent" l'accident qu'à certaines conditions, notamment si le montant des dommages est peu élevé, si l'accident n'a pas entraîné une condamnation en vertu du Code de la route ou si l'assuré possède une police d'assurance depuis plusieurs années avec cet assureur. Certains assureurs en tiennent compte en faisant passer le dossier de six ou cinq ans sans accident à trois ans sans accident.

B. VOITURES DE TOURISME

1. Les classes de conducteurs

Classe 01

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans et aucun conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans.

d) Au plus deux conducteurs par voiture au domicile du proposant, chacun possédant depuis les trois dernières années un permis de conduire valide.

e) La voiture n'est pas utilisée par le conducteur pour se rendre au travail et en revenir, ni pour ses besoins professionnels.

f) Le kilométrage moyen prévu ne dépasse pas 16 000km (10 000 milles) par an.

Classe 02

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans et aucun conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans.

d) Au plus deux conducteurs par voiture au domicile du proposant.

e) La voiture, utilisée pour se rendre au travail ou en revenir, ne parcourt pas plus de 16km (10milles) par trajet.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 03

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 04

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 25 à 29 ans.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 06

Un conducteur occasionnel masculin de moins de 25 ans, le conducteur principal faisant partie de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

Classe 07

a) L'automobile est utilisée pour les affaires

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 08

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 21 ans habitant avec son épouse.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 09

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 10

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

Classe 11

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 19 ou 20 ans.

Classe 12

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 21 ou 22 ans.

Classe 13

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 23 ou 24 ans.

Classe 18

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 21 ans.

Classe 19

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans.

2. Les groupes de voitures de tourisme

Dans la tarification, les assureurs assignent à chaque véhicule un groupe. C'est ainsi que tous les types différents de véhicules selon leur marque, leur modèle et leur année de fabrication sont regroupés dans ce qu'on appelle les groupes de tarification des véhicules.

Le nombre de groupes utilisés varie entre les assureurs quoique la grande majorité d'entre eux réfèrent à au moins douze groupes, certains en utilisant plus d'une quinzaine.

Cette classification des véhicules tient compte de la valeur du véhicule, soit son prix à l'achat et sa valeur dépréciée par la suite, ainsi que, dans une certaine mesure, de l'expérience de sinistres des véhicules. Plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus la prime rattachée à ce véhicule l'est aussi.

Les assureurs n'assignent pas nécessairement tous le même groupe de tarification à un véhicule d'un modèle et d'une année donnés. Les différences entre les assureurs sont toutefois mineures.

C. LES VÉHICULES UTILITAIRES

1. Les catégories de véhicules utilitaires

Les véhicules **légers** sont ceux dont le poids total en charge ne dépasse pas 4 500 kilogrammes (10 000 livres).
Les véhicules **lourds** sont ceux dont le poids total en charge dépasse 4 500 kilogrammes (10 000 livres).

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Artisans	35	-	-	-	-	-
Bétail	-	-	46	46	46	46
Blanchisseries	-	-	44	45	44	45
Blocs de béton, blocs de construction et brique			46	46	46	46
Bouchers	-	-	43	45	47	47
Boulangers et vendeurs de produits de boulangerie	-	-	44	45	44	45
Brasseurs et vendeurs de produits de brasserie	-	-	45	45	45	45
Camionneurs (non autrement classifiés):						
-voyageant dans un rayon de 40 km	-	-	46	46	46	46
-voyageant dans un rayon de 80 km	-	-	47	47	47	47
-voyageant dans un rayon de 160 km	-	-	61	61	61	61
-voyageant dans un rayon de plus de 160 km	-	-	51	51	51	51
-voyageant à l'extérieur du Canada	-	-	99	99	99	99
Camions-bétonnières	-	-	-	45	-	45
Camions de billes de bois	-	-	47	47	47	47
Camions de bois de pâte à papier	-	-	47	47	47	47
Camions citerne (essence)	-	-	48	48	48	48
Camions citerne (fuel)	-	-	48	48	48	48
Camions d'enlèvement des ordures	45	45	-	-	-	-

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Camions d'entrepreneurs en démolition	47	47	47	47	47	47
Camions de ferme	33	34	-	-	-	-
Camions de gare ou de quai	55	55	-	-	-	-
Camions industriels	55	55	-	-	-	-
Camions postaux	-	-	44	46	44	46
Dépanneuses	43	43	-	-	-	-
Entrepreneurs (sauf le transport de briques, de blocs de construction, de ciment, de gravier, de billes de bois, de pâte à papier, de produits pétroliers, de sable, de pierre, de terre ou d'asphalte)	35	44	-	-	-	-
Epiciers	-	-	43	45	46	46
Exploitants de serres	35	45	43	45	43	45
Explosifs, fabricants et marchands	-	-	48	48	48	48
Fabricants et marchands d'acier	-	-	46	46	46	46
Fabricants et marchands d'ameublement	-	-	46	46	46	46
Fabricants et marchands de boissons gazeuses et de limonades	-	-	44	45	44	45
Fabricants et marchands de crème glacée	-	-	44	45	44	45
Fleuristes	35	45	43	45	43	45
Forage, exploration et prospection sismographique de puits de pétrole	54	54	-	-	-	-
Gravier, sable, pierre, terre	-	47	-	47	-	47
Grues mobiles immatriculées	-	44	-	-	-	-
Jardiniers et horticulteurs	35	45	43	45	43	45
Jardiniers paysagistes	35	45	43	45	43	45
Jardiniers vendant aux marchés	35	45	43	45	43	45
Laiteries et vendeurs de produits de laiterie	-	-	44	45	44	45
Livraison de colis	-	-	44	46	44	46
Livraison de journaux	-	-	47	47	47	47

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Livraison de repas à domicile	-	-	43	45	-	-
Livraison: NON CLASSIFIÉE PAR AILLEURS	-	-	43	45	36	44
Marchands de bois et de charbon	-	-	44	44	44	44
Marchands de bois	-	-	46	46	46	46
Marchands de combustible (bois et charbon)	-	-	44	44	44	44
Marchands de combustible (produits pétroliers)	-	-	48	48	48	48
Marchands de fruits	-	-	-	-	46	46
Marchands de fruits de mer et de poisson	-	-	43	45	46	46
Marchands de glace	-	-	44	45	44	45
Marchands de légumes	-	-	43	45	46	46
Marchands de produits agricoles	-	-	43	45	46	46
Marchands de produits de construction	-	-	43	45	46	46
Marchands de volailles	-	-	43	45	46	46
Matériel de construction et d'entretien de route, notamment les niveleuses, les chasses-neige, les balayeuses et les goudronneuses, mais à l'exclusion des camions de gravier	54	54	-	-	-	-
Matériel de vidange des égouts et des fosses septiques	43	44	-	-	-	-
Matières radio-actives	48	48	48	48	48	48
Messagerie	-	-	44	46	44	46
Motocyclettes utilitaires	-	-	57	-	-	-
Motocyclettes de services de police et d'incendie	53	-	-	-	-	-
Pêcheurs	33	34	-	-	-	-
Pépinièristes	35	45	43	45	43	45
Pharmacies	-	-	43	45	43	45
Produits pétroliers	-	-	48	48	48	48
Quincailleries	-	-	43	45	43	45
Radio et T.V. (ventes et réparations)	43	45	43	45	36	44

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Rebuts (papier, guenilles ou métal)	-	47	-	47	-	47
Sable, gravier, pierre, terre	-	47	-	47	-	47
Salaisons	-	-	-	-	47	47
Services de courrier	-	-	44	46	44	46
Teinturiers et blanchisseurs	-	-	44	45	44	45
Tondeuses à gazon	55	-	-	-	-	-
Tracteurs (sauf de ferme)	54	54	-	-	-	-
Tracteurs de ferme	55	55	-	-	-	-
Traiteurs et services de cantines	-	-	43	45	43	45
Transport de copeaux	-	-	47	47	47	47
Transport interurbain - voir Camionneurs	-	-	-	-	-	-
T.V. ou radio (vente et réparation)	43	45	43	45	36	44
Véhicules blindés	46	46	46	46	46	46
Véhicules des neiges	50	-	-	-	-	-
Véhicules de services d'incendie	53	53	-	-	-	-
Véhicules de services de police	53	53	-	-	-	-
Véhicules de service public (sauf les ambulances, les véhicules de services de police ou d'incendie, et ceux des entrepreneurs de pompes funèbles)	43	44	-	-	-	-
Voiturettes de golf	55	-	-	-	-	-
Tous les véhicules utilitaires NON CLASSIFIÉS PAR AILLEURS	36	44	43	45	36	44

2. Les groupes de véhicules utilitaires

Les groupes de tarification des véhicules utilitaires sont définis de la façon suivante:

1) Pour les véhicules ayant un poids total en charge de moins de 4,5 tonnes métriques (10 000 lbs), le groupe est défini en fonction de la marque, du modèle et de l'année de modèle du véhicule.

2) Pour les autres véhicules, le prix de catalogue et l'année de modèle du véhicule servent à en définir le groupe.

II- LES REGLES PARTICULIERES

A. SURPRIMES POUR ACCIDENTS OU CONDAMNATIONS

La plupart des assureurs imposent des surprimes aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour infraction aux lois régissant la circulation routière. Ces surprimes s'appliquent généralement à toutes les garanties et se définissent comme suit:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de proposition ou de renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) responsable de plusieurs accidents:
- trois accidents: majoration de 30%,
- chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires: des écoles et des terrains de jeux:
- une condamnation: majoration de 15%
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iv:
- quatre condamnations: majoration de 25%,
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%;

iv) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence criminelle ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangeureuse:
- une condamnation: majoration 50%,
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%."

Plusieurs assureurs ont établi une surprime maximale de 200% pour les assurés de moins de 30 ans. La surprime maximale de certains assureurs est de 100% pour les assurés de moins de 25 ans et de 200% pour les autres.

B. RABAIS

1. Rabais pour cours de conduite

Un grand nombre d'assureurs ont dans leur manuel une section décrivant des rabais accordés aux nouveaux conducteurs ayant suivi un cours de conduite.

Dans la majorité des cas, l'assureur accorde un dossier trois ans sans accident au conducteur débutant qui a suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée.

Le Code de la sécurité routière du Québec stipule cependant que tous les nouveaux conducteurs doivent obligatoirement suivre un cours de conduite afin d'obtenir leur permis.

Les assureurs offrant ces rabais les appliquent donc à tous les nouveaux conducteurs qui s'assurent chez eux.

2. Rabais pour plus d'un véhicule dans la même famille

Plusieurs assureurs accordent des rabais de primes lorsqu'un individu ou des conjoints possèdent ou louent à long terme plus d'un véhicule.

Si les assurés sont dans les classes 01, 02, 03 ou 04, l'assureur applique ses taux courants au véhicule produisant la prime la plus élevée et accorde un rabais de 10% pour chacun des autres véhicules. Si un des véhicules est utilisé pour affaires (classe 07), l'assureur applique ses taux courants à ce véhicule et abaisse de 10% la prime des autres. Certains assureurs accordent un rabais de 20%.

Dans tous les cas, les assureurs n'accordent pas le rabais s'il y a des conducteurs occasionnels de moins de 25 ans.

3. Rabais accordés aux cultivateurs

Plusieurs assureurs accordent des réductions de primes assez substantielles aux cultivateurs résidant à la ferme n'ayant pas d'autres occupations et faisant partie des classes 03, 04, 08, 09, 18 ou 19. Ces rabais peuvent varier d'un assureur à l'autre et par garantie, tels que :

- garantie de responsabilité civile: 25 à 50% de rabais;
- garanties de collision et de tous risques: 30 à 55% de rabais;
- garanties d'accident sans collision ni versement et de risques spécifiés: 25 à 45% de rabais.

3. Rabais accordés aux cultivateurs (suite)

Certains assureurs ont des manuels de tarifs propres aux cultivateurs alors que d'autres n'accordent ces rabais qu'aux assurés des classes 03, 08 et 09.

4. Autres rabais

Des rabais peuvent être accordés aux assurés des classes 01, 02, 03 et 04 en fonction de leur occupation. Ce sont, par exemple, un rabais de 15% pour les commis de bureau à l'emploi des banques, pour les employés du gouvernement du Québec et pour les membres des professions dites libérales ou un rabais de 10% pour les employés du gouvernement fédéral et des services de communication.

La majorité des assureurs offrent des rabais de primes aux assurés qui renouvellent leur police avec eux. Ces rabais s'appliquent généralement à tous les assurés, et le rabais moyen offert est d'environ 10% pour chaque garantie.

Une bonne proportion des manuels de tarifs font état de rabais accordés aux assurés selon leur âge. Ces rabais s'appliquent généralement aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07, pour des assurés qui ont, par exemple, 45 ans ou plus. Les diminutions de primes ainsi offertes sont habituellement de l'ordre de 5%, pour les garanties de responsabilité civile et de collision. De plus, un assureur offre un rabais de 10% pour les garanties de responsabilité civile, tous risques et collision aux assurés de 23 ou 24 ans des classes 06, 09 et 19.

Plusieurs assureurs offrent des rabais aux assurés qui souscrivent une couverture complète. Ces rabais sont généralement de l'ordre de 5% pour les assureurs qui les offrent à toutes les classes d'assurés. Certains assureurs ne les offrent qu'aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07 qui ont un dossier 5 ans sans accident. Le rabais accordé se situe alors aux environs de 10%.

Enfin, un assureur offre un rabais de 10% à ses assurés de la région de Montréal qui, au moment de la souscription de la police font photographier et inspecter leur véhicule par les évaluateurs de la compagnie, et qui font réparer leur véhicule dans un garage indiqué par la compagnie lorsque survient un accident.

C. AUTRES REGLES PARTICULIERES

1. Voitures de tourisme

Plusieurs assureurs n'offrent pas de dossier 6 et 5 ans sans accident aux assurés des classes 08, 10 et 11. Un assureur utilise de façon particulière certains facteurs tels le kilométrage parcouru et l'expérience de conduite.

Un assureur définit depuis un certain temps une classe 05, qui représente les jeunes femmes célibataires de moins de 25 ans qui conduisent occasionnellement. Un assureur exclut tous les conducteurs féminins des classes 01, 02, 03 et 07 et crée des classes propres à elles. Un autre assureur fait de même pour les classes 01, 02 et 03 seulement, alors qu'un troisième crée des classes particulières pour les conductrices de 30 ans et plus des classes 01, 02, 03 et 07.

Deux assureurs utilisent un système de classification hybride au niveau des dossiers de conduite. Dans ce système, les assurés des classes 08 à 19 sont considérés de la façon traditionnelle, alors que ceux des classes 01 à 07 ne le sont pas. Ces derniers assurés sont sujets à des dossiers de conduite qui tiennent compte de tous les accidents et aux infractions au Code de la route qui, selon leurs règles, sont prises en considération d'une façon plus systématique que dans le système traditionnel.

Plusieurs assureurs font une différence entre les classes d'assurés pour la garantie d'accident sans collision ni versement, alors qu'un certain nombre d'assureurs utilisent des dossiers de conduite pour la même garantie.

2. Véhicules utilitaires

Comme pour les voitures de tourisme, mais sur une moins grande échelle, certains assureurs utilisent des règles de classification différentes des règles habituelles.

Certains assureurs font une différence entre les catégories de véhicule pour les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement.

De plus, un assureur utilise un dossier de conduite 5 ans sans accident pour les véhicules utilitaires alors que l'ensemble de l'industrie s'arrête au dossier 3.

ANNEXE 3

NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉES

A. MÉTHODOLIGIE

Les coûts de l'année d'assurance 1985 (polices émises du 1er juillet 1984 au 30 juin 1985) pour l'ensemble du marché ont été estimés par une projection des coûts observées au cours de l'année d'assurance 1983.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été tiré du "Rapport statistique sur l'assurance automobile 1983" publié par le B.A.C. Avant d'être projeté, ce coût a été ajusté à la hausse pour tenir compte du fait que la matérialisation des sinistres de l'année d'assurance 1983 sera plus forte que l'expérience moyenne des deux années précédentes. Il a également été ajusté, pour la garantie de responsabilité civile, de façon à reconnaître l'expérience moyenne des cinq dernières années relative aux pertes catastrophiques.

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque garantie, à apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres, à savoir la fréquence et le coût moyen par sinistre. Le coût moyen par sinistres est apprécié en fonction de trois éléments, soient le coût des pièces d'automobiles, le coût de la main-d'oeuvre et les frais de règlement des sinistres. On tient compte également de d'autres facteurs pouvant influencer le coût moyen, telle l'évolution des opérations des centres d'estimation, des politiques de règlement des assureurs et de la configuration du parc automobile.

C'est ainsi que l'évolution des coûts a été appréciée pour chacun des semestres allant du second de 1983 au premier de 1986. La variation par année d'assurance a été évaluée en prenant comme hypothèse une émission constante des polices au cours de l'année d'assurance et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices.

Au coût des sinistres par véhicule assuré, ou a ajouté les frais d'exploitation pour obtenir les coûts estimés globaux. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de 1983 rapportée par le Groupement des assureurs automobiles. Chacune des composantes des frais d'exploitation a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont on a également estimé l'évolution.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte de sa propre expérience de sinistres pour l'année d'assurance 1983 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1984. La projection de ces coûts a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché mais pour une période qui diffère selon la date d'entrée en vigueur de la tarification d'un assureur.

B. HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour l'année d'assurance 1985 sont les suivantes :

1) Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence de sinistres

Pour les voitures de tourisme, la fréquence augmentera, au cours de l'année d'assurance 1984, de 9,0% en responsabilité civile, de 10,0% en collision et de 7,5% en accident sans collision ni versement. Au cours de l'année d'assurance 1985, la fréquence augmentera de 4,5% en responsabilité civile, de 5,5% en collision et de 5,0% en accident sans collision ni versement.

Pour les véhicules utilitaires, nous avons retenu, pour les garanties de responsabilité civile et de collision, des augmentations de la fréquence de 2% plus élevées que celles des voitures de tourisme pour l'année d'assurance 1984 et de 1% plus élevées pour l'année d'assurance 1985. En accident sans collision ni versement, nous avons retenu les mêmes hypothèses que pour les voitures de tourisme.

Coût moyen par sinistre

L'augmentation du coût de la main-d'oeuvre a été établie à 5,0% au cours des années 1984 et 1985. Quant à l'augmentation du coût des pièces d'automobiles, elle a été fixée à 7,0% pour les sinistres de toutes les garanties en 1984; pour l'année 1985, elle a été établie à 8,0% pour les sinistres en responsabilité civile et en collision et à 7,5% en accident sans collision ni versement.

La proportion du coût de la main-d'ocuvre par rapport au coût total de réparation d'un véhicule accidenté a été établi à 50% pour la garantie de responsabilité civile, à 45% pour la garantie de collision et à 35% pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

Ces hypothèses ont permis d'établir les indices de base de la variation des coûts de réparation des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires au cours des années d'assurance 1984 et 1985. Ces indices ont ensuite été ajustés pour tenir compte de d'autres facteurs influençant le coût moyen.

C'est ainsi que l'augmentation du coût moyen des garanties de responsabilité civile et de collision a été réduite de 1% au cours de l'année d'assurance 1984 pour refléter l'influence qu'exercera toujours les opérations des centres d'estimation et les politiques serrées de règlement des assureurs. Par contre, pour les voitures de tourisme, la variation du coût moyen a été augmentée de 0,5% en responsabilité civile et de 1,5% en collision au cours des années d'assurance 1984 et 1985 pour tenir compte de l'impact de plus en plus important des véhicules à traction-avant.

Enfin, on a posé l'hypothèse que la proportion des frais de règlement des sinistres par rapport à leur coût diminuera au cours des années d'assurance 1984 et 1985, s'établissant respectivement à 12,5% et 11,7%. Cela aura pour effet de restreindre l'augmentation du coût moyen au cours de ces années d'assurance.

C'est donc en tenant compte de tous ces facteurs qu'on a établi l'augmentation du coût moyen des voitures de tourisme au cours de l'année d'assurance 1984 à 4,0% en responsabilité civile et à 5,0% en collision et en accident sans collision ni versement. Pour l'année d'assurance 1985, les augmentations ont été fixées à 6,0% en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement et à 7,0% en collision.

Pour les véhicules utilitaires, la hausse du coût moyen a été établie, pour l'année d'assurance 1984, à 3,5% en responsabilité civile et en collision et à 5,0% en accident sans collision ni versement. Au cours de l'année d'assurance 1985, les augmentations seront de 5,5% en responsabilité civile et en collision et de 6,0% en accident sans collision ni versement.

Facteurs de projection

Ces hypothèses donnent les augmentations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré entre l'année d'assurance 1983 et l'année d'assurance 1985 :

- voitures de tourisme :	1) responsabilité civile :	25,6%
	2) collision :	30,4%
	3) accident sans collision ni versement :	25,6%
- véhicules utilitaires :	1) responsabilité civile :	27,9%
	2) collision :	30,2%
	3) accident sans collision ni versement :	25,6%

2) Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation, autres que les frais de règlement des sinistres, ont été établis à 29,0% des primes souscrites; comme les coûts estimés étaient plus élevée que les primes effectivement exigées par les assureurs, le facteur de chargement appliqué au coût des sinistres a été ramené à 27%.

Les frais d'exploitation de l'année 1983 ont servi de base à notre évaluation. Ils avaient représenté 27,0% des primes souscrites en 1983.

Nous avons posé l'hypothèse que les frais d'administration augmenteront de 5% en 1984 et 1985. Quant aux commissions, nous avons prévu qu'elles accapareront 14,0% des primes en 1984 et 13,5% en 1985. Enfin, nous avons supposé que les taxes et permis ne varieront pas en 1984 et 1985 par rapport aux primes.

Quant au volume des primes souscrites, on évalue qu'il aura diminué de 10% en 1984 et qu'il demeurera stable en 1985. Cette dernière hypothèse est inévitable pusque nous ne savons pas d'avance qu'elles seront les modifications apportées par les assureurs à leur tarification en 1985.